Die steigende Bedeutung der Schrottverwendung für die deutsche Eisen- und Stahlerzeugung nach dem Kriege.

Ein Beitrag zur Frage der Rohstoffversorgung unserer Eisenindustrie.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften

einer Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Johannes Uttecht

Diplomkaufmann aus Kolberg.

Referent: Professor Dr. Aubin.

Halle 1926.

Mit Genehmigung der Fakultät sind von der Arbeit, deren Einteilung und Umfang sich aus der nachfolgenden Disposition ergeben, nur die Abschnitte III und IV, sowie Einleitung, Schluß und Anhang zum Abdruck gebracht worden.

Die steigende Bedeutung der Schrottverwendung für die deutsche Eisen- und Stahlerzeugung nach dem Kriege.

Ein Beitrag zur Frage der Rohstoffversorgung unserer Eisenindustrie.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften

einer Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Vereinigten Friedrichs - Universität Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Johannes Uttecht

Diplomkaufmann aus Kolberg.

Referent: Professor Dr. Aubin.

Halle 1926.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinem lieben Vater
zu seinem 70. Geburtstag
in dankbarer Verehrung
gewidmet.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41544303_0092

Inhaltsübersicht.

Einleitung.

I. Erzvorkommen und Eisenerzeugung.

A. Geologische Erzvorkommen in Deutschland.

1. Vor dem Kriege.
2. Nach dem Kriege.

B. Eisenerzeugung unter Berücksichtigung des Schrottverbrauchs.

1. Verfahren mit geringem Schrottanteil.
   a) Roheisenerzeugung.
   (Hochofenprozeß vor dem Kriege)
   b) Stahlerzeugung:
   aa) Puddelverfahren,
   bb) Bessemerverfahren,
   cc) Thomasverfahren.
2. Verfahren mit großem Schrottanteil.
   a) Stahlerzeugung:
   aa) Siemens-Martinverfahren.
   bb) Elektrostahlverfahren.
   b) Gießereierzeugung
   (Kupolofenbetrieb).
   c) Roheisenerzeugung.
   (Hochofenprozeß in und nach dem Kriege).

II. Erzversorgung und Eisenindustrie.

1. **Produktionsaufbau vor dem Kriege.**
2. **Veränderte Produktionslage in und nach dem Kriege.**
   a) Im Kriege.
   b) Nach dem Kriege.
3. **Verwirrung der weltwirtschaftlichen Eisenproduktionslage.**

a) Die Bedeutung der deutschen Vorkriegsproduktion für den Weltmarkt,

b) Die Störung des wirtschaftlichen Gleichgewichts Europas durch die infolge des Friedensdiktats geschaffenen Nachkriegsverhältnisse.

III. Schrottversorgung und Eisenindustrie.

1. Theoretisch-technischer Schrottüberblick.

a) Schrottentstehung und Erzfrage.

b) Quellen des Schrottentfalls.

c) Schrottsorten und ihre Verwendung.

2. Schrotterfassung und Schrottverteilung.

a) Schrotthandel.

aa) Großhandel,

bb) Mittelhandel,

cc) Kleinhandel.

b) Schrottorganisationen:

b^1) Private Organisationen,

aa) Einkaufsvereinigungen,

bb) Verkaufsorganisationen:

bb^1) der Werke,

bb^2) des freien Handels.

cc) Interessenvertretungen.

b^2) Organisationen mit amtlichem Charakter.

c) Schrottbörse.

IV. Die gegenwärtige Frage der Schrottausfuhr für den deutschen Schrottmarkt.

Schluß: Zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse vorliegender Arbeit.

Anhang: Anlage 1 Lieferungsbedingungen des deutschen Schrotthandels.

Anlage 2 Satzungen der Schrottbörse zu Düsseldorf.

Anlage 3 Tendenzberichte der Düsseldorfer Schrottbörse im ersten Jahre ihres Bestehens.

Einleitung.

Nach dem Kriege ist in der deutschen Wirtschaft die Ersatzfrage mancher Rohstoffe wichtig geworden. Ganz besonders für solche Rohstoffe, die im Inlande selbst nicht in genügenden Mengen vorkommen, um den Eigenbedarf zu decken und deshalb aus dem Auslande bezogen werden müssen. Zu diesen Rohstoffen gehören auch die Eisenerze. Schon vor dem Kriege verarbeitete die deutsche Industrie neben einer großen inländischen Förderung bedeutende Mengen ausländischer Erze, durch den Versailler Vertrag ist aber eine wesentliche Verschiebung in der Rohstoffgrundlage der deutschen Eisenindustrie eingetreten und deren eigentliche Erzbasis verloren gegangen. Erze, Zuschläge und Kohle werden aber im Hochofenprozeß zur Herstellung des Roheisens benötigt, das neben der Kohle den wichtigsten Rohstoff unserer Industrie bildet. Roheisenherstellung und Erz- und Kohlevorkommen bedingen also eine gegenseitige Abhängigkeit. Für eine Volkswirtschaft, die hauptsächlich Industriewirtschaft ist, und die eine aktive Handelsbilanz zu erreichen strebt durch eine große Ausfuhr an aus Roheisen erzeugten Halb- und Fertigfabrikaten der Eisenindustrie, ist daher die Erz- und Kohlefrage von entscheidender Bedeutung.

Das Roheisen aber ist als solches ein Stoff, der abgesehen von Gußartikeln in der Industrie keine Verwendung finden kann, vielmehr einer Verarbeitung zu Stahl unterliegen muß, welch letzterer erst die Möglichkeit schafft, Eisenerzeugnisse zum Verbrauch auf den Markt zu bringen. Der Stahlerzeugungsprozeß kann nun auf verschiedene Weise vor sich gehen, jedoch vollzieht er sich in der Hauptsache einmal nach dem Thomas- bezw. nach dem Bessemer-Verfahren, andererseits nach dem Siemens-Martin-Verfahren. Ersterer Prozeß setzt die Verarbeitung des Roheisens als einziges Verarbeitungsprodukt voraus, während bei letzterem der Verarbeitungsprozeß von einer prozentual zugeteilten Menge Roheisen und einer gewissen zugesetzten Schrottmenge [1]) abhängig ist.

[1]) Im allgemeinen versteht man unter Schrott den landläufigen Ausdruck für Alteisen. In der Industrie umschließt diese Bezeichnung auch die Abfälle, die bei der Herstellung von Eisenerzeugnissen entfallen und im Gegensatz zum Alteisen (Altschrott) mit Neuschrott bezeichnet werden. Dieser Auffassung entspricht die Definition in der „Gemeinfaßlichen Darstellung des Eisenhüttenwesens", herausgegeben vom Verein deutscher Eisenhüttenleute, Düsseldorf; ähnlich Hübener, Die deutsche Eisenindustrie, Leipzig 1913, S. 66.

Einen erweiterten Schrottbegriff gibt Mohr („Der Schrotthandel", II. Aufl., Düsseldorf 1924, S. 9), der mit Schrott auf Eisen angewandt „Alt- und Neueisenabfälle jeglicher Art sowie alte abgängige Eisengegenstände versteht, die als solche einen weiteren Nutzwert nicht mehr haben und daher dem Einschmelzverfahren zugeführt werden", also auch die sogenannten Eisenrückstände zum Schrott rechnet.

Für unsere Arbeit wird diese Begriffsbestimmung für Schrott gleich „Einschmelzmaterial" genügen, so daß wir vom Alteisennutzmaterial, das nicht dem Einschmelzverfahren zugeführt wird, sondern zweckmäßig ohne Veränderung in der Form (Nutzeisen) oder aber als Rohmaterial (Halbzeug) zum Umarbeiten bzw. Weiterverarbeiten Verwendung findet, absehen können. Schrott letzterer Art wird in der Hauptsache in den Walzwerken verarbeitet.

Daher kann eine Eisenindustrie, die auf dem Thomasprozeß aufbaut, nur insoweit Stahl erzeugen, als sie über genügende Erzvorräte verfügt, oder es ihr möglich ist, diese einzuführen. Sie wird deshalb infolge ihrer Erzabhängigkeit die Erzfrage für die Volkswirtschaft nicht lösen können, zumal ihr auch nicht die Möglichkeit gegeben ist, im Stahlprozeß anstelle des Erzes einen Ersatzstoff zu schaffen und somit geringere Erzmengen zu benötigen.

Anders aber ist eine Industrie bestellt, die vornehmlich Siemens-Martinstahl in Siemens-Martinöfen erzeugt. Hier besteht ohne Zweifel ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Erzfrage und Stahlerzeugung, der davon ausgeht, daß zur Erzeugung der gleichen Menge Stahl durch die Verwendung von Schrottmaterialien beim Siemens-Martin-Verfahren weniger Roheisenmengen benötigt werden als beim Thomas-Verfahren. Mathematisch dargestellt würde sich folgendes Bild ergeben:

I. Der Thomasprozeß benötigt zu a t Stahl = x t Roheisen;
x t Roheisen werden hergestellt aus:
y t Kohlen + z t Erz, folglich
a t Thomasstahl = x t = y t + z t.

II. Der Siemens-Martinprozeß benötigt zu a t S. M. Stahl
= x t Roheisen + b t Schrott
x t = y t + z t, folglich
a t S. M. Stahl = x t + b t = y t + z t + b t.

Obige Formeln lassen schon erkennen, daß beim zweiten Verfahren, dem Siemens-Martin-Prozeß, infolge der Zuwendung von Schrott weniger Roheisenmengen benötigt werden als beim ersteren und damit auch gleichzeitig weniger Erz.

Diese Tatsache ist von größter Wichtigkeit für die Erzfrage unserer Volkswirtschaft, die also durch stärkere Anwendung des Siemens-Martin-Verfahrens über geringere Erzvorkommen zu verfügen braucht.

Da außerdem die Erzeugnisse des Siemens-Martinstahls qualitativ besser sind und andererseits sich nicht teurer stellen als die des Thomasstahls, ist es erklärlich, daß die deutche Eisenindustrie schon vor dem Kriege mehr und mehr den Siemens-Martinprozeß anwandte.

War es nun schon in der Vorkriegszeit erwünscht, zum Siemens-Martinverfahren zu gelangen und den Thomasprozeß hintanzustellen, um wieviel mehr erst nach dem Kriege, dessen unglückliches Ende die Erzfrage für Deutschlands Eisenwirtschaft so ungünstig gestaltete. Hat doch der Friedensvertrag uns wichtige Erzgebiete genommen, und es fehlen uns andererseits für eine entsprechende Einfuhr von Erzen die nötigen Devisenbestände. Beibehaltung der alten Produktionslage der Vorkriegszeit war unter diesen Umständen nicht mehr möglich, vielmehr wurde dadurch eine größere Umstellung auf den Siemens-Martinprozeß bedingt, die naturnotwendig einen stärkeren Schrottverbrauch zur Folge hat. Somit wurde die Intensivierung der Rohstoffersatz-,

der Schrottversorgungswirtschaft als Ausdrucksform einer Bedarfsdeckungswirtschaft ein dringendes Erfordernis der Kriegs- und Nachkriegszeit, als doch von ihr die Erhaltung der Betriebe der Eisenindustrie und der Produktion abhängig war.

Hieraus erhellt bereits die erhöhte Rohstoffbedeutung des Schrotts, und es erscheint somit angebracht, zumal bisher Abhandlungen auf eisenliterarischem Gebiet nur andeutungsweise die Frage der günstigen Beeinflussung unserer Eisenerzversorgung durch vermehrte Schrottverwendung behandelten, diese volkswirtschaftlichen Zusammenhänge einer näheren kritischen Beleuchtung zu unterziehen.

Die Bedeutung des Schrottproblems und damit die Erzversorgungsfrage für die deutsche Eisenindustrie läßt sich aber nur erkennen, wenn wir uns die an und für sich schon geringen Erzvorräte Deutschlands und ihre gewaltsame Minderung durch den Versailler Vertrag vergegenwärtigen. Die Betrachtung der geologischen deutschen Erzvorkommen vor und nach dem Kriege ist daher Ausgangspunkt der Arbeit.

III. Schrottversorgung und Eisenindustrie.

1. Theoretisch-technischer Schrottüberblick.

In den beiden ersten Abschnitten der Arbeit war es unsere Aufgabe, ein Bild von der Erzversorgung unserer Eisenindustrie zu gewinnen, eine Aufgabe, die um so notwendiger erscheint, als gerade in und nach dem Kriege die Produktionsverhältnisse, insbesondere die Rohstoffgrundlagen gegenüber der Vorkriegszeit tiefgehende Veränderungen erfahren haben. Kannte man in früheren Jahrzehnten abgesehen vom Brennstoff nur einen Rohstoff zur Gewinnung des Eisens, das Eisenerz, so tritt in neuerer Zeit ein zweiter hinzu, der Schrott. Wenn es auch schon lange üblich war, Schrott in Gestalt von Alteisen- und Neueisenabfällen in Gießereien einzuschmelzen, dann wohl nur deshalb, wie wir schon betonten, um sich dieser Eisenabfälle zu entledigen und gleichzeitig letztere noch nützlich zu verwerten. Dieses eine ökonomische Prinzip allein dürfte für die Schrottverwertung in früherer Zeit maßgebend gewesen sein, ohne daß man damals schon voraussehen konnte, welche überragende Bedeutung der Schrott in seiner Eigenschaft als Erzsurrogat, und welchen Einfluß er als Rohstoff überhaupt auf die Produktionsgestaltung der Eisenindstrie der Jetztzeit ausüben sollte. Daher hat bisher der Schrott

auch in der Eisenliteratur, abgesehen von ein paar Abhandlungen, wenig Beachtung gefunden, wie überhaupt in volkswirtschaftlicher Hinsicht die Altstoffwirtschaft, insonderheit die Frage der Rohstoffbeschaffung durch Wiederverwendung von Altmaterial, erst seit dem Kriege mehr berücksichtigt wird. Immerhin haben einzelne Eisenschriftsteller auch schon vor dem Kriege dem Schrottfaktor Rechnung getragen und sich eingehend mit dem Schrottproblem beschäftigt [1]).

Erst die Erschwerung des Erzbezuges in und nach dem Kriege gab dem Schrott eine erhöhte Bedeutung. Eine Verringerung des Erzbedarfs mußte angestrebt werden, die nur durch die Erhöhung des Schrottverbrauchs möglich schien, wenn die Industrie den an sie gestellten Erwartungen gerecht werden sollte. Ein starker Schrottverbrauch hat aber andererseits einen großen Schrottbedarf zur Folge, den sicherzustellen die deutsche Wirtschaft sich daher angelegen sein lassen muß. Das Problem der Erzversorgung erfährt somit eine Umwandlung durch das Problem der Schrottbeschaffung:

Je mehr Schrott, desto weniger Erz!

Jedoch soll damit nicht gesagt sein, daß schließlich ganz auf das Erz verzichtet werden könne. Einmal stehen uns Schrottmengen in diesem Ausmaße vorläufig noch nicht zur Verfügung, andererseits sind unsere Hüttenwerke meist auf die Verwendung von Erzen angewiesen, so daß eine ausschließliche Umstellung auf den Schrottprozeß wirtschaftlich sich nicht so schnell wird durchführen lassen. Wenn daher der völligen Emanzipation vom Erz auch nicht das Wort geredet werden kann, so ist dennoch die Tatsache, daß bei steigendem Schrottverbrauch eine Minderung unserer Erzabhängigkeit eintritt, also um so weniger Erze eingeführt zu werden brauchen, von höchster volkswirtschaftlicher Bedeutung.

Jedoch wird die Deckung eines erhöhten Schrottbedarfs nicht immer leicht durchführbar sein, denn Schrott ist kein einheitliches Produkt oder eine Ware, die bei stärkerem Bedarf durch eine Erhöhung der Produktion beliebig vermehrt werden kann. Die Schrotterzeugung ist allein abhängig vom Eisenverbrauch eines Landes. Dieser aber basiert auf der Eisenerzeugung, welch letztere wiederum als Rohstoffe Erze, aber auch gleichzeitig mehr oder weniger große Mengen Schrott verwendet. Es erscheint daher angebracht, zu untersuchen, in welcher Weise die Schrottentstehung die Erzfrage berührt.

a) Schrottentstehung und Erzfrage.

Alles Eisen wandert früher oder später einmal zum Schrott. Es fragt sich nur, nach welcher Zeitspanne das Neueisen aus dem

[1]) Zu nennen wären als erste Tille, Sehmer, Gellert, spätere Arbeiten stammen von Künzer, Nölle, von Sick, Kuhna, und neuerdings, jedoch mehr als Praktiker, sind Mohr und Klinger in Behandlung von Schrottfragen hervorgetreten.

Auch die allgemeinen Lehrbücher der Eisenhüttenkunde (Gemeinfaßliche Darstellung des Eisenhüttenwesens, Geiger, Osann, Hübener u. a.) bringen heute ebenfalls schon Hinweise auf die Schrottverwendung, auf die naturgemäß bei der Darstellung des Eisenerzeugungsprozesses nicht verzichtet werden kann. In der Regel begnügt man sich aber mit der Festlegung des Schrottbegriffs sowie einzelner Schrottbelange.

Verkehr gezogen und dem Alteisen zugerechnet wird, wie lang sich also die Gebrauchsdauer des Eisens beläuft. Diese wird sich meist danach richten, welchem Zweck das Eisen dient. Bei einer starken Abnutzung, z. B. bei Eisenbahnschienen, wird sie niedrig sein, während in Beton eingebautes Eisen eine hohe Lebensdauer haben wird [1]). Im übrigen ist diese für die einzelnen Eisenteile sehr verschieden, allgemein wird sie durchschnittlich auf 20 bis 25 Jahre geschätzt, in welchem Zeitraum das Eisen (abzüglich des Verschleißes, der Oxydation und der Verkrümelung) der Eisenwirtschaft als Einschmelzmaterial wieder zugeführt wird.

Sehmer, der seiner Untersuchung eine 20jährige Umschlagszeit zugrunde legt, kommt dabei zu dem Ergebnis, daß die im Jahre 2000 auf den Markt gebrachte Schrottmenge gleich der Summe des Eisenverbrauchs von 1900, 1920, 1940, 1960 und 1980 ist, daß also das im Jahre 1900 gewonnene Eisen sich beispielsweise im Jahre 2000 zum sechsten Male in Fertigwaren verwandelt [2]) [3]).

Aehnlich Tille und Künzer, nur daß diese anstatt einer 20-jährigen eine 25jährige Umlaufszeit annehmen.

Nach neueren Berechnungen gelangt Klinger zu einer 21-jährigen Zeitperiode der Schrottentstehung [4]), indem er den Eisen-

[1]) Als typisches Schulbeispiel wird darauf hingewiesen, daß „ein Nagel in der frequenten Vorstadt St. Denis ein viel weniger langes Halten als in der stillen Vorstadt St. Antoine zeigt". (Klinger, Schrotthandel und Schrottverwendung, Berlin 1924, S. 34.)

[2]) Vergl. Sehmer, die Eisenerzversorgung Europas, Kiel 1911, Schrott-Tabelle:

	1900	1920	1940	1960
Zum 1. Mal verbr. (Neu)eisen	7 000	10 000	14 000	20 000
„ 2. „ „ (Alt)eisen		7 000	10 000	14 000
„ 3. „ „ „			7 000	10 000
„ 4. „ „ „				7 000
Gesamteisenverbrauch pr. Jahr	7 000	17 000	31 000	51 000

[3]) Wie verschieden die dauernde Bedeutung des Eisenschrotts für die deutsche Industrie noch vor etwa einem Jahrzehnt beurteilt wurde, zeigt Schraders Stellungnahme zu dem Sehmer'schen Schrottproblem (Conrad, Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, Bd. 44 45, 1912,13). Er glaubt die optimistische Schrottauffassung von Sehmer nicht teilen zu können, da der von letzerem für 1908 angegebene Schrottverbrauch (3,4 Mill. Tonnen) nur eine vorübergehende Erscheinung sei und lediglich durch verschiedene Umstände bedingt werde, (z. B. durch die Ersetzung vieler Dampfmaschinen und Dampfkessel infolge Verwendung von Ölmotoren bzw. Anschluß an eine elektrische Zentrale, sowie durch den Ersatz älterer Eisenbahnbrücken von stärkerer Konstruktion, entsprechend der Zunahme des Gewichts der Eisenbahnwagen und Lokomotiven, ferner durch die Zunahme der Automobile, die manchen Wagen vorzeitig zum Alteisen werfen ließ, usw.) Seiner Meinung nach ist auf die Dauer mit einem derartigen, nur durch besondere Voraussetzungen gegebenen Schrottentfall nicht zu rechnen, und daher wird die Versorgung der Martinstahlindustrie mit Schrott in Zukunft in demselben Umfang wie bisher weder stattfinden noch die Eisenerzversorgung erleichtert, bzw. der Zeitpunkt der Erschöpfung der Eisenerzreserven hinausgeschoben werden können. (C. Jhrb. Bd. 45, S. 250.)

Es ist interessant heute festzustellen, daß die Entwicklung Sehmer recht gegeben hat.

[4]) Aufstellung über Alt und Neuschrottverbrauch 1908—1919 und Eisenverbrauch 21 Jahre vorher. (Klinger, a. a. O. S. 35.)

Jahr	1 Alt- u. Neuschrott-Verbrauch in Mill. Tonnen	2 Neuschrott-Verbrauch in Mill. Tonnen	1—2 Altschrott-Verbrauch in Mill. Tonnen	Jahr	Eisenverbrauch nach Dr. Rentzsch in Mill. Tonnen
1908	4,22	1,20	3,02	1887	2,63
1909	4,45	1,74	2,71	1888	3,23
1910	4,92	1,97	2,95	1889	3,66
1911	5,43	2,37	3,06	1890	3,92
1912	6,31	2,58	3,73	1891	3,45
1913	6,79	2,70	4,09	1892	3,71
1914	5,57	2,29	3,28	1893	3,66
1915	5,80	2,11	3,69	1894	3,72
1916	7,81	2,61	5,20	1895	3,74
1917	8,61	2,48	6,13	1896	4,73
1918	7,71	2,11	5,60	1897	5,54
1919	4,93	1,21	3,72	1898	5,66
i. Sa.	72,55	25,37	47,18	⟷	47,65

verbrauch in den Jahren 1887 bis 1898 mit den seit 1908 bis 1919 verbrauchten Altschrottmengen vergleicht. Da statistisch Alt- und Neuschrottmengen nicht unterschieden werden, ermittelt er den Neuschrottverbrauch dadurch, daß er ihn nach Tille[1]) auf 10 % der Stahlerzeugung bestimmt.

Alle diese Untersuchungen, die nur der Altschrottentstehung Rechnung tragen, den Neuschrottentfall[2]) aber ganz außer Acht lassen, stützen sich auf mehr oder minder theoretische Erwägungen und sollen lediglich ein rein äußerliches Verhältnis zum deutschen Eisenverbrauch geben, keineswegs aber bedeuten, daß die z. B. im Jahre 1900 verbrauchten Eisenmengen genau im Jahre 1920, 1921 oder 1925 als Alteisen abgestoßen werden; denn abgesehen von Verlusten, die durch Oxydation etc. des Eisens eintreten, ist seine Gebrauchsdauer, wie wir schon oben sahen, gänzlich verschieden. Es handelt sich lediglich um durch Vergleich gewonnene Scheinperioden, die weiter nichts als Rechnungswert besitzen und nur dazu dienen sollen, die Betrachtungen über die Entwicklung der Schrotterzeugung zu erleichtern. Diese steigt also mit der Zunahme des Eisenverbrauchs und zwar gemäß der Summe der einzelnen Umlaufsperioden mit fortschreitender Zeit in immer schnellerer Weise. Da aber der Schrott ein Erzsurrogat darstellt, so wird ein stärkerer Schrottverbauch eine teilweise Entlastung des Erzbedarfs von selbst ergeben, denn es ist wohl nicht anzunehmen, daß der Bedarf an Eisenwaren eine derartige Steigerung erfährt, daß auf die Dauer neben den riesig anwachsenden Schrottmengen ebenso bedeutende neu aus Erzen gewonnene Eisenmengen zur Verwendung kämen. Vielmehr darf man erwarten, daß auch bei stärkstem Eisenbedarf früher oder später einmal eine Sättigung eintritt, in welchem Falle dann durch erhöhten Schrottverbrauch der Erzbedarf nicht mehr so dringend sein wird, die Nachhaltigkeit der Erzlager einen günstigen Einfluß erfährt, und der Zeitpunkt der Erschöpfung der Erzreserven hinausgeschoben ist. Hieraus ergibt sich also für den Schrott seine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung, insofern als durch geringeren Erzverbrauch ein wenn auch erst in späteren Zeiten drohender Erzmangel[3]) auf weitere Jahrzehnte hinausgedrängt oder aber durch die Schrottverwendung sich die Möglichkeit ergibt, auch weniger eisenhaltige, heute noch nicht abbauwürdige Erze zur Eisenerzeugung heranzuziehen. Damit wäre aber bereits in gewisser Hinsicht eine Lösung des Erzproblems erreicht, denn wie die Untersuchungen des Stockholmer Kongresses ergeben haben, ist die Erde reich an Erzen, die unter mehr oder minder schweren Bedingungen bezw. wegen ihres geringen Eisengehaltes zweckmäßig gegenwärtig noch nicht zu fördern sind[4]). Man kann da-

[1]) Tille, die südwestliche Stahlindustrie des deutschen Zollgebiets (Südwestdeutsche Flugschriften Nr. 6) Saarbrücken 1909, S. 14.

[2]) s. S. 8 ff.

[3]) Vergl. Geologischen Kongreß Stockholm 1910 (Sehmer) und insbesondere die Untersuchungen der beiden Geologen Beyschlag und Krusch, nach denen die deutschen Erzvorräte bei gleicher Eisenproduktion noch auf 40—50 Jahre geschätzt werden, das lothringische Minettgebiet auf 45 Jahre. (Siehe Gothein: Die Erzversorgung Deutschlands, Vossische Zeitung 5. 6. und 7. Februar 1918.)

[4]) Vergleiche umstehende Aufstellung.

Weltvorrat an Eisenerz [1]).

Erdteil	Tatsächlich nachweisbare Erzreserven		Möglicherweise vorhandene Erzreserven	
	Erzmenge Mill. Tonnen	Eiseninhalt Mill. Tonnen	Erzmenge Mill. Tonnen	Eiseninhalt Mill. Tonnen
Europa	12 032	4 733	41 029	12 085 u. bedeut. Mengen
Amerika . . .	9 855	5 154	81 822	40 731 u. enorme Mengen
Australien . .	136	74	69	37 u. bedeut. Mengen
Asien	260	126	475	283 u. enorme Mengen
Afrika	125	75	viele Tausend	viele Tausend u. enorme Mengen

Eisenerzvorräte Europas im Jahre 1910 [2]).

Länder	Tatsächlich nachweisbare Erzreserven		Möglicherweise vorhandene Erzreserven	
	Erzmenge Mill. Tonnen	Eisengehalt Mill. Tonnen	Erzmenge Mill. Tonnen	Eisengehalt Mill. Tonnen
Frankreich . .	3 300	1 140	—	—
Luxemburg . .	270	90	—	—
Spanien . . .	711	349	bedeut. Meng.	—
Portugal . . .	—	—	75	39
Italien	6	3,3	2	1
Schweiz . . .	1,6	0,8	2	0,8
Oesterreich . .	250,9	90,4	323,2	97
Ungarn	33,1	13,1	78,9	34,1
Bosnien und Herzegowina .	—	—	21,9	ca. 11,3
Serbien . . .	—	—	—	—
Bulgarien . . .	—	—	1,4	ca. 0,7
Griechenland .	100	ca. 45	—	—
Türkei	—	—	—	—
Rußland (europ.)	864,2	387,2	1 056,3	424,7 u. bed. Meng.
Finnland . . .	—	—	45	16
Schweden . . .	1 158	740	178	105
Norwegen . . .	367	124	1 545	525
Großbritannien .	1 300	455	37 700	10 830
Holland . . .	—	—	—	—
Belgien . . .	62	25	—	—
Deutschland . .	3 607,7	1 270	bedeut. Meng.	bedeut. Meng.
Zusammen	12 031,9	4 732,8	41 028,7 u. bed. Mengen	12 084,6 u. bed. Mengen

[1]) Krusch, P. Untersuchung und Bewertung vn Erzlagerstätten, 3. Aufl., Stuttgart 19 0, Seite 377.
[2]) ebenda S. 378.

nach von einer eigentlichen Erznot nicht reden[1])[2]), sondern nur von einem Mangel an nicht genügend eisenhaltigen Erzen, ein Mangel, der nunmehr für die spätere Zukunft durch die gleichzeitige Mitverwendung von Schrott behoben zu werden verspricht.

Soll aber der Schrott später einmal diese hohe Mission erfüllen, so muß vor allem auch weiterhin der Schrottfrage größte Beachtung geschenkt werden. Man wird zunächst danach zu trachten haben, soweit möglich, statt Erze stets Schrott zu verwenden, der daher auch immer in genügenden Mengen vorhanden sein muß. Da aber die Schrottbeschaffung mehr eine Frage der Schrotterfassung ist, werden wir bemüht sein müssen, auch die letzten Quellen für den Schrottentfall noch nutzbar zu machen.

b) Quellen des Schrottentfalls.

Verschiedenartig wie das Produkt Schrott ist auch sein Entfall. Schrott entsteht einmal dort, wo Eisen verbraucht (Altschrott), andererseits dort, wo es erzeugt und verarbeitet wird (Neuschrott)[3]). Analog haben wir auch einen Alt- und einen Neuschrottentfall zu unterscheiden.

Für letzteren kommen in der Hauptsache die Walzwerke, sowie alle verarbeitenden Betriebe, wie beispielsweise Fabrikations- und Konstruktionswerkstätten, Maschinen- und Werkzeugfabriken, Kleineisenwerke, Eisenhoch- und Brückenbauanstalten usw. in Betracht. Die Menge des Neuschrotts wird sich also nach der Ausdehnung der Herstellung von Fertigerzeugnissen in oben genannten eisenindustriellen Unternehmungen richten. Die Neuschrotterzeugung ist daher an Industriegegenden gebunden, die sozusagen seinen Standort bilden.

Genaue Entfallziffern liegen für Neuschrott nicht vor. Statistisch werden diese nur für den Walzwerkbetrieb erfaßt, der aber immerhin als größte Neuschrottquelle ungefähr einen Anhalt über die jährlich entfallenden Neuschrottmassen geben wird:

Schrottentfall der Walzwerke in 1000 t[4]).

Jahr	Vorkriegsgebiet	Nachkriegsgebiet
1913	3 384,1	2 714,7
1917	3 103,8	2 550,5
1919		1 505,6
1920		1 808,8

Aus diesen Zahlen ist bereits der starke Rückgang der Neuschrotterzeugung durch den Verlust der lothringischen Eisenindustrie ersichtlich.

[1]) De Launay sagt in La Conquête Minerale „Es ist absurd, an die Erschöpfung einer Substanz zu denken, von der die ganze Erdrinde mehr als 5 Prozent enthält." Die Ausnutzung der Erzfelder ist mehr eine wirtschaftliche als eine geologische Frage (v. Sick, Das Schrottproblem der Nachkriegszeit, Diss. Köln 192?, S. 132.)

[2]) Schon Sehmer weist auf die Möglichkeit der Verhüttung gering eisenhaltiger Erze hin (durch Fortschritt der Technik, wie s. Zt. beim Thomasverfahren). Conrad's Jahrbuch, Bd. 44, 1913, S. 248.

[3]) s. S. 1.

[4]) Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches 1923 II. S. 5.

Um so größere Beachtung mußte also die Altschrottgewinnung erfahren, zumal nach dem Kriege infolge der fehlenden Erze der Schrottbedarf der Industrie mehr und mehr zunahm. Um diesem gerecht zu werden, suchte man schon vor dem Kriege durch Gründung von Abbruchunternehmungen den Altschrottentfall künstlich zu steigern, ein Verfahren, das im Kriege noch mehr in Anwendung kam, in der Nachkriegszeit aber durch das Hinzukommen von Abwrackwerften wesentlich an Bedeutung gewann. Ehe wir auf diese Art der Altschrott-„Erzeugung" näher eingehen, wollen wir zunächst einmal die natürlichen Altschrottquellen kennen lernen.

Dem vielseitigen Eisenverbrauch entsprechend, ist die Herkunft des Altschrotts eine mannigfaltige, sein Entfall daher an keinen bestimmten Standort gebunden, soweit wir diesen absolut auffassen und unter Schrott ganz allgemein Alteisenabfälle verstehen. Im übrigen aber kommen für größere Alteisenmengen ebenfalls nur Industrieplätze, die naturgemäß den stärksten Eisenverbrauch aufweisen, in Frage, so daß wir in dieser Hinsicht, auch hier ähnlich wie beim Neuschrott, von einem industrieorientierten Schrottstandort sprechen können.

Davon abgesehen wird die Größe der Altschrottmassen von gewissen Voraussetzungen abhängig sein, die durch die verschiedenen Ursachen der Schrottentstehung bestimmt sind. Tille[1]) unterscheidet danach drei Altschrottgruppen:

1) den gewerblichen Altschrott, der zu suchen ist in den gewerblichen Betrieben aller Art, welche Fabrikhallen, Maschinen und sonstige eiserne Vorrichtungen benutzen. Alter, Anzahl und Größe derselben bestimmen die Höhe seines Entfalls.

2) den Eisenbahnschrott, dessen Lieferant die Eisenbahn ist, und dessen Entfall sich nach der Ausdehnung, der Dichtigkeit und der Benutzung des Eisenbahnnetzes richtet.

3) den Haus-, Bau- und Kleinschrott (sog. Judenschrott), der in Haushaltungen usw. gesammelt wird und dessen Menge von der Anzahl und Dichtigkeit der städtischen Bevölkerung abhängt.

Hinzukommen, wie schon erwähnt, die aus Abbrüchen und Abwrackwerften stammenden Altschrottmengen, die sich in ihrer Größe nach der Anzahl der Abbrüche bezw. der außer Dienst gesetzten Schiffe bestimmen. Gerade nach dem Kriege haben Abbruchunternehmungen wie Abwrackwerften ganz besondere Beachtung erlangt, insofern sie sich gewissermaßen zu Schrottindustrien entwickelt haben, die mit einem Stamm geschulter Arbeiter und mit zweckentsprechenden Werkzeugen versehen sind, um die Schrotterzeugung möglichst rationell und intensiv zu betreiben. Den Abbruchunternehmungen fällt vor allem die Aufgabe zu, in den Hüttenwerken, Kokereien, Fabriken usw. veraltete Eisenanlagen, unrentable Maschinen, sowie unbrauchbare Kessel usw. niederzulegen, zu Blechen zu zerschneiden oder sonstwie zu

[1]) Tille a. a. O. S. 23.

zerkleinern. Ebenso werden auch Gebäude abgerissen, um das in ihnen enthaltene Eisen, wie Eisenträger, Winkeleisen, Gußeisen usw. zu erhalten. Das Abbruchsobjekt wird meist zu einem festen Preis erworben, und das beim Abbruch entfallende Eisenmaterial unter Anrechnung der Arbeitskosten und eines entsprechenden Gewinns von den Abbruchfirmen weiter veräußert[1]).

Begünstigt wurde die Entwicklung dieser für die ganze Eisenwirtschaft so wichtigen Industrie durch die im Versailler Friedensvertrag sich leider ergebenden Ausführungsbestimmungen, nach denen wir gezwungen waren, Festungsanlagen zu schleifen, die dort sich befindlichen Panzertürme niederzureißen, sowie überhaupt unsere Flottenstützpunkte zu entmilitarisieren — beispielsweise sei an den Hauptstützpunkt der ehemaligen deutschen Kriegsflotte in Helgoland erinnert, dessen gesamte Anlagen restlos vernichtet werden mußten. — Ferner wurde die Zerstörung von deutschen noch kriegsbrauchbaren Linienschiffen, Kreuzern, Unterseebooten usw. gefordert, wodurch die Errichtung von Abwrackbetrieben an fast allen Seeplätzen Deutschlands bedingt wurde. Zu nennen wären z. B. Wilhelmshaven, Emden, Bremen, Hamburg, Kiel, Rendsburg, Lübeck, Travemünde usw. Hatten diese Abwrackwerften ursprünglich nur den Zweck, die freigewordene deutsche Kriegsflotte zu zerstören, so ging man bald dazu über, auch veraltete oder beschädigte ausländische Schiffe anzukaufen und zu verschrotten, um so den für die deutsche Hüttenindustrie so sehr benötigten Eisenschrott zu beschaffen. In welchem Umfange nach dem Kriege Abwrackschiffe eingeführt wurden, zeigt folgende Tabelle:

Position 925 des Zolltarifs[2]).

Wasserfahrzeuge zum Zerschlagen.

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr	
	Stück	Gewichtsmenge	Stück	Gewichtsmenge
1920	1	0,2 to	—	—
1921	1	20,0 to	—	—
1922	77	258 476,0 to	—	—
1923	75	201 541,0 to	4	640 to
1924	50	55 377,0 to	2	590 to

Die hohe Einfuhrziffer der fremden Schiffe, die wir seit 1922[3]) feststellen können, läßt schon auf den gewaltigen Aufschwung der Abwrackindustrie in den letzten Jahren schließen. Auf ihren Werften werden insgesamt einige tausend Arbeiter beschäftigt, die schätzungsweise 200—250 000 Tonnen[4]) Schrottmaterial jährlich aufbringen. Nehmen wir nun bei normaler Beschäf-

[1]) Klinger, a. a. O. S 39 ff.
[2]) Produktenmarkt 1925/Nr. 10.
[3]) In den Jahren 1920/21 kommt infolge der Verschrottung der deutschen Schiffe keine Einfuhr in Frage. Das Absinken der Einfuhrziffer von 1924 ist auf die allgemeine Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage, insbesondere in der Eisenindustrie uud den dadurch bedingten Produktionsrückgang zurückzuführen
[4]) Rohproduktenhandel 1925/Nr. 35.

tigung in der Eisenindustrie einen jährlichen Gesamtschrottbedarf von mindestens 3 Millionen Tonnen an, dann würde die Abwrackindustrie entsprechend obiger Entfallziffer mit 7—8 % an der regelmäßigen Schrottbelieferung der Industrie beteiligt sein.

Auch in Zukunft werden wir mit einem dauernden Anfall aufgebrauchter Schiffe rechnen können, denn wir dürfen nicht vergessen, daß der Uebergang von Schiffen mit wirtschaftlich günstiger arbeitenden Turbinen oder Motoranlagen einen beträchtlichen Anteil von konstruktiv veralteten Schiffen bringen muß. Wir sehen also, welche wichtige Rolle der Abwrackschrott in unserer Schrottversorgung überhaupt zu spielen beginnt.

Alle diese bisher genannten Arten des Schrottentfalls werden sich nach den bekannten, oben schon angeführten Gesetzen vollziehen. Im Gegensatz hierzu wäre noch als letzte Schrottquelle der außergewöhnliche Schrottentfall zu erwähnen, der allerdings nur eine unerhebliche Rolle spielt. Er wird hervorgerufen durch katastrophale Ereignisse, z. B. durch Ueberschwemmungen, Eisenbahn- und Schiffsunglücke, Gebäudeeinstürze, Erdbeben usw. Selbstverständlich können auch diese Vorkommnisse, speziell wenn es sich um ein Unglück letzterer Art handelt, ein großes Schrottangebot zur Folge haben[1]).

Rein volkswirtschaftlich betrachtet steht der Schrottentfall in einer gewissen Beziehung mit der wirtschaftlichen Entwicklung eines Landes; und zwar je größer das Anlagekapital und je stärker der Wettbewerb ist, desto eher werden Produktionsmittel, z. B. Maschinen, unrentabel und müssen noch vor ihrer normalen Abnutzung durch neue ersetzt werden, um die Konkurrenzfähigkeit des Betriebes aufrecht zu erhalten[2]). Die vorzeitig still gelegten Anlagen steigern natürlich den Schrottentfall. Die gleiche Beobachtung läßt sich auch bei wachsendem Verkehr unter Vervollkommnung des Transportapparates machen, indem die vorhandenen Verkehrsmittel sich früher abnutzen oder durch schneller und günstiger arbeitende ersetzt werden müssen, (z. B. Abwrackung von konstruktiv veralteten Schiffen). Die Erfahrung zeigt also, daß mit dem Fortschreiten der Technik und der damit verbundenen Verringerung der Lebensdauer von Maschinen usw. in einer kapitalstarken Volkswirtschaft ein erheblicher Schrottentfall Hand in Hand geht. Man könnte also aus dem Schrottabfall auf den Kapitalreichtum und den Beschäftigungsgrad der Industrie eines Landes schließen; denn nur unter diesen Voraussetzungen ist die Verzinsung der neuen Kapitalinvestition zu erwarten. Den Beweis dafür finden wir auch in Deutschland, wo in den Gebieten der größten gewerblichen Kapitalkonzentration und des Großbetriebes der stärkste Schrottentfall anzutreffen ist. Denken wir nur an das rheinisch-westfälische Industrierevier, das mit seinen

[1]) Es sei an das Erdbeben von St. Franzisko 1906 erinnert, nach dem Kalifornien die größten Schrotthaufen der Welt besaß. Die Great Western Iron and Steel Company hatte damals 4 Schrotthaufen, die je 100 Fuß im Quadrat und 40 Fuß hoch waren, sie enthielten insgesamt 80 000 to Altmaterial. (Vergl. Künzer, Die Entwicklung der deutschen Stahlindustrie mit besonderer Berücksichtigung der Martinstahlerzeugung und der Bedeutung des Schrotts für dieselbe, Neunkirchen 1913, S. 66, ebenso Klinger a. a. O. S. 136)

[2]) Aehnlich Klinger a. a. O. S. 37.

zahlreichen Walzwerken, Fabriken und Konstruktionswerkstätten einmal einen großen Neuschrottentfall, andererseits als das größte und am stärksten bevölkerte Eisenverbrauchergebiet mit dem dichtesten Eisenbahnnetz der Welt ebenso auch einen bedeutenden Altschrottentfall aufweist.

Gut liegen die Schrottverhältnisse in Sachsen (dichte Bevölkerung), sowie im Süden Deutschlands, so daß neben der Deckung des Bedarfs der dortigen Werke noch große Mengen nach Oberschlesien und Nordwest-Deutschland abgegeben werden können.

Schlecht dagegen sieht es mit dem Schrottentfall im Siegerland aus, wo nur ein Drittel des Bedarfs an Ort und Stelle gedeckt wird[1]), soweit nicht noch Lahn- und Dillgebiet als Wettbewerber auftreten[2]), während die restlichen zwei Drittel aus dem übrigen Deutschland herbeigeschafft werden müssen.

Ungünstig für die Schrottlage Deutschlands ist vor allem der Umstand, daß die Industriegebiete weit auseinanderliegen und dadurch hohe Frachtkosten verursachen, wie es beispielsweise für Oberschlesien zutrifft.

c) Schrottsorten und ihre Verwendung.

Der mannigfaltigen Art seiner Herkunft entsprechend ist der Schrott ebenfalls auch von vielgestaltiger Beschaffenheit. Diese findet ihren äußeren Ausdruck durch eine entsprechende Sortenbezeichnung. Da nun die gesammelten Schrottmengen nach den verschiedensten Gesichtspunkten sortiert und bezeichnet werden, gibt es unzählige Schrottsorten, deren Einteilung nur eine willkürliche sein kann, niemals aber alle Schrottarten umfassen wird. Wohl aber hat man Sammelbegriffe geschaffen, nach denen die zugehörigen Schrottsorten bestimmte Qualitätseigenschaften in bezug auf ihre Verwendbarkeit aufweisen.

So unterscheidet beispielsweise Tille[3]) sechs derartige Schrottgruppen:

1. Schmiedeeisenaltschrott,
2. Schweißeisenneuschrott,
3. Altguß,
4. Bruch- und Wascheisen (Abfall in Gießereibetrieben),
5. Stahlaltschrott,
6. Stahlneuschrott oder Hüttenschrott.

Eine neuere Aufstellung von Mohr[4]), die mehr dem Praktiker dienen soll, nennt 5 Hauptschrottarten:

1. Schmelzeisen,
2. Kernschrott, Brockeneisen und Stahlschrott,

[1]) Auf die Vorkriegsverhältnisse bezogen. (Handelskammerbericht Siegen, 1907, S. 17.)
[2]) Heymann, Hans, Gideon „Die gemischten Werke im deutschen Gußeisengewerbe“ Stuttgart und Berlin 1904, S. 93.
[3]) Tille, a. a. O. S. 14, ebenso Künzer, a. a. O. S. 46.
[4]) Mohr, a. a. O. S. 37.

3. Eisen- und Gußspäne,
4. Gußschrott,
5. Eisenrückstände[1]).

Die Mohr'sche Einteilung bringt also im Gegensatz zu der von Tille keine scharfe Trennung zwischen Alt- und Neuschrott, deren Unterscheidung lediglich davon abhängt, ob es sich um altes bzw. unbrauchbares Material oder um Abfallprodukte handelt, die bei der Neufabrikation entstanden sind. Die in der letzten Gruppe genannten Eisenrückstände können ihrer Beschaffenheit nach weder dem Alt- noch dem Neuschott zugerechnet werden und gelangen, da sie in der Regel an Ort und Stelle wieder verbraucht werden, nicht in den Handel. Dieser kennt also nur die 4 ersten Schrottsammelbegriffe, die aber, wie schon oben erwähnt, als solche keine einheitliche Zusammenfassung der vielen Schrottarten bedingen. Das Schrottmaterial wird vielmehr den besonderen Wünschen eines Verbraucherwerks gemäß sortiert und auch entsprechend eingeteilt, nur daß im Handelsverkehr für die verschiedenen Schrottsorten bestimmte Grundqualitäten üblich geworden sind, von deren Einhaltung die Schrottabnahme abhängig ist.

Für eine Schrotthandelsfirma aus Halle gelten beispielsweise folgende Qualitätsbestimmungen, die uns gleichzeitig über die Beschaffenheit der einzelnen Schrottarten unterrichten:

1. Schrott.

a) Kernschrott: darunter versteht man kurzen, kernigen Schrott, d. h. Abfälle von Schweißeisen, Gußeisen oder Stahl (Schmelzeisenstücke), die mindestens 6 mm stark sind. Hierzu gehören U-Eisen, Winkeleisen, Träger, Flacheisen, sämtliche Stabeisen.

Hohle Stücke und solche, die entnietet werden müssen, sowie Temperguß- und Hufeisen sind als Kernschrott nicht lieferungsfähig.

b) Werkstättenkernschrott: dieser besteht aus neuen Eisenabfällen, die sich in Konstruktionswerkstätten, Maschinen-, Schiffbauanstalten usw. bei der Fabrikation oder auch in Abbruchwerken ergeben; die Ware besteht deshalb aus besonders kernigen Stücken.

Bei Schienen unterscheidet man Eisenbahnschienen von Schweißeisen und Flußeisen, ferner Straßenbahnschienen und Vignolschienen, die das Jahresdatum von 1870 und darunter tragen.

c) Lochputzen: müssen eine Stärke von mindestens 6 mm haben. Geringeres Material unter dieser Dimension gehört unter den sogenannten Schippenschrott.

d) Schippenschrott: ist 1—6 mm stark und mit der Schippe zu schaufeln; es sind meistenteils Durchstöße von kleinen Fabrikationsrückständen.

e) Spitzenschrott: stammt größtenteils aus den Nagelfabriken, rangiert betreffs Preis unter Schmiedespäne.

[1]) Hierzu gehören Eisenschlacke, Gichtstaub, Walzensinter und Hammerschlag, Hochofen- oder Eisensauen, Pfannenschalen und Konverterbären, Gießereirückstände u. a. (Näheres siehe Mohr a. a. O. S. 103 ff.)

f) Handelsbrocken: bestehen aus Abfällen von schmiedeeisernen Rohren, Ketten, Hohlkörpern, Tauen, Hufeisen, Strickeisen, leichtchargierbaren Blechabfällen, Waggonbeschlagteilen, Schippen, Forken und sonstigen Abfällen aus Schweißeisen, Flußeisen oder Stahl von mindestens 2 mm Stärke, die nicht als Kernschrott lieferbar sind.

g) Schneideisen: ist scherenfertiges Material von mindestens 6 mm Stärke, also sämtliches Stabeisen von 1,5 m Länge, sämtliche Bleche und Rohre, mindestens 1,5 m lang und mindestens 6 mm stark. Hierzu rechnen: Kessel, Bassins, Behälter, zusammengenietete Konstruktionsteile, Maschinenteile usw.

h) Paketschrott: ist schweißeiserner Kernschrott, der in Stücken geliefert wird, die sich zum Einbinden oder Einpressen in Pakete ohne vorherige Zerkleinerung eignen.

2. Gußbrucheisen.

a) Maschinengußeisen: muß frei von Brand- und Schmiedeeisen, frei von Ofenguß und Potterie sein. Es darf die Dimension von 50 cm im Quadrat und 1 Ztr. im Gewicht nicht überschreiten; große Stücke rangieren unter Fallwerksguß. Maschinengußbruch I darf nur aus starken Maschinenteilen bestehen, und darf außer Maschinenteilen bis zu 10 v. Hundert Röhrenbruch, Wagenbuchsen und sonstige unverbrannte gußeiserne Teile, soweit sie nicht als Ofen- oder Topfguß anzusehen sind, enthalten. Als Röhrenbruch ist nur dickwandiges Rohr lieferbar.

b) Ofenbruch: besteht aus Teilen von gußeisernen Oefen und anderen dünnen Platten, Abflußrohren, sowie Wannen ohne Emaille und muß frei von Brand- und Schmiedeeisen sein.

c) Topfbruch oder Potterie: besteht aus gußeisernen emaillierten Kesseln, Töpfen, Trögen, Eimern, zerschlagen oder ganz. Mitlieferung von Roststäben ist gestattet, sofern sie sich nicht im gänzlich verbrannten Zustand befinden.

d) Brandguß: ist vom Feuer angegriffenes Gußeisen mit Ausschluß von gänzlich verbranntem Material wie z. B. Knochentöpfen und Brandguß aus Porzellanfabriken. In Frage kommen also angebrannte Kessel, Roste und Rahmen von chemischen Fabriken. Das Material muß größtenteils mit dem Fallwerk bearbeitet werden.

e) Roststäbe: sind gebrauchte unangebrannte Roststäbe, wobei Hausbrandroststäbe und Fabrikroststäbe zu unterscheiden sind. Letztere kommen heute bei der Eisenbahn zur Vergebung.

f) Fallwerksguß: besteht aus Teilen von Pressen, Schwungrädern, Dampfmaschinen usw., die schwerer und größer als der übliche Gußbruch sind. Sie müssen frei von Brand- und Schmiedeeisen sein.

3. Späne.

a) Schmiedeeiserne und stählerne Späne: müssen möglichst ölfrei und frei von gußeisernen Spänen sein. Verunreinigungen

durch Sand oder sonstige Beimengungen, insbesondere von Messing und anderen Metallen als Eisen sind unzulässig, auch dürfen die Späne nicht wollig und zu Klumpen zusammengerostet sein.

b) Gußeiserne Späne: müssen blau und rostfrei sein, frei von Hammerschlag, Schmiedespänen, Messing, Rotguß, kupferhaltigem Metall, groben Eisenstücken, Putzwolle, Oel und anderen Verunreinigungen sein. Sie dürfen nicht zum überwiegenden Teile aus gepulvertem Material bestehen. Man nennt dieselben auch Blaugußspäne. Zum Schutze gegen Feuchtigkeit müssen sie mit einer Plane verladen sein.

4. Hufeisen

müssen nur aus altem Schmiedeeisen und Schweißeisen bestehen und müssen frei sein von Patent-, Strick- und Tempereisen.

5. Blechabfälle

diese müssen neu und können lose und gebündelt sein.

a) Neue lose Blechabfälle: sind eiserne Blechabfälle, sie müssen frei von Lack und Farbe sein.

b) Neue weiße Blechabfälle: müssen unverrostet und unvernickelt sein und dürfen höchstens auf einer Seite lackiert sein. Blechabfälle dürfen die Dimensionen von 1,5 m Länge und 50 cm Breite nicht überschreiten.

c) Verzinkte Blechabfälle: haben Minderwert und müssen schaufelbar sein.

6. Schmelzeisen

besteht aus Stücken, die unter 6 mm stark sind und nicht über 1,5 m lang und 0,5 m breit sein sollen. Alte Drahtseile und sogen. Kirchhofsdraht darf nicht mitgeliefert werden. Die Ware darf nicht emailliert und muß frei von Sand, Erde, Holz und anderen Verunreinigungen sein, andernfalls der Verkäufer deren Entfernung zu zahlen hat. Hierher gehören auch sämtliche Bleche bis 3 mm Stärke, frei von farbigen und metallischen Ueberzügen.

Eine andere Firma, ebenfalls aus Halle, begnügt sich dagegen mit folgender Einteilung:

1. Kernschrott[1])
2. Schneideeisen,
3. Brockeneisen,
4. Schmelzeisen,
5. neue Schwarzblechabfälle,
6. schmiedeeiserne und stählerne Späne,
7. Gußspäne.

Man sieht also auch im Schrotthandel Ansätze zu einer Spezialisierung insofern, als letztere Firma, die an einen bestimmten Bedarf gebunden ist, nur für gewisse Schrottsorten Verwendung hat (Gußbrucheisen fehlt ganz), während erstere noch eine größere Schrottsortendifferenzierung aufweist.

[1]) Beschaffenheitsvorschriften, auch für die folgenden Sorten, ähnlich wie oben.

Gemäß ihrer qualitativen Beschaffenheit finden die einzelnen Schrottarten entsprechende Verwendung. Während in den Martin- und Elektrostahlwerken meist der schwere Schrott, wie z. B. Kern-, Stahl- und Walzwerksschrott usw. zur Anwendung kommt, wird in den Gießereien mehr Gußschrott, Maschinengußbruch, Rohr- und Kokillenbruch und in den Hochöfen in der Hauptsache leichteres Material verbraucht. Allerdings sind die Grenzen hierbei nicht scharf gezogen, so daß bei Schrottknappheit dem Martinofen ebenfalls auch minderwertiger Schrott wie Schmelzeisen, Blechabfälle, Spänebriketts usw. beigegeben wird. Ebenso können auch Hochofenwerke besseres Material verhütten, wenn die Kostenfrage es zuläßt. Vor allem muß aber darauf geachtet werden, daß eine genaue Sortierung des Schrottmaterials nach der chemischen Zusammensetzung erfolgt, und Schweißeisen, Temperguß und Stahlguß vom Flußeisen und Stahl getrennt werden, da jede Sorte verschieden auf das Schmelzbad einwirkt und sich mehr oder weniger einschmelzen läßt[1]). Schweißeisenwerke werden beispielsweise nur Schweißeisen- und weichen Flußeisenschrott verarbeiten können, und ebenso gebrauchen die Gießereien in der Qualität möglichst einheitliche Schrottsorten.

Ferner ist zu berücksichtigen, daß der zur Verwendung kommende Schrott auch in seiner äußeren Beschaffenheit den Einschmelz-Erfordernissen entspricht, wie aus den oben angeführten, im Handel üblichen Qualitätsvorschriften bereits erhellt.

Ist er für den Martinofen bestimmt, so sollen seine Abmessungen nicht über 1,5 m in der Länge und 0,5 m in der Breite hinausgehen, auch das Stückgewicht, nicht mehr als 200 kg betragen. Der Hochofenschrott dagegen darf nur für gewöhnlich bis zu 0,4 m (max. 0,6 m) lang sein, mit Ausnahme der Schrottpakete, für die besondere Maße gelten, die sich jeweils nach dem Empfangswerk richten. Bei Gußschrott sollen die einzelnen Stücke nicht schwerer als 30—50 kg sein, um von einem Arbeiter bequem gehoben und ohne Schwierigkeiten dem Kupolofen zugeführt werden zu können.

Das Schrottmaterial wird daher, um chargierfähig, d. h. ofenfertig zu sein, in vielen Fällen einer Aufbereitung bedürfen. Diese wird sich bei großen Stücken auf Zerkleinern und Zerschneiden erstrecken, sei es auf maschinellem Wege mit Hilfe von Schrottscheren oder sei es nach dem autogenen Brennverfahren. Sperriges Material, wie Schmelzeisen, das aus Blechen, Drahtabfällen usw. besteht und im Verhältnis zu seinem Gewicht einen sehr großen Raum beansprucht, wird zweckmäßig mit Hilfe von Paketiermaschinen zu Paketen zusammengepreßt, die mit 30 % höher bewertet werden als das lose Material. Aehnlich verhält es sich mit den Spänen, die auch erst im gepreßten Zustand eine rationelle Ausnützung gestatten, da die Spänebriketts gegenüber den lockeren Spänen geringere Transportkosten, sowie kleinere Gewichts-

[1]) So liegt der Schmelzpunkt von Schweißeisen bei etwa 1500—1700°,
Stahlguß bei etwa 1300°,
Siemens-Martinstahl bei etwa 1200°,
Thomasflußeisen bei etwa 1100° (nach Mohr a. a. O. S 57).

verluste durch Rost und Abbrand aufweisen, als auch einen weniger großen Lagerraum für sich beanspruchen.

Die Durchführung aller dieser Maßnahmen, die darauf hinzielen, das Schrottmaterial in nur direkt verwendungsfähigem Zustand den schrottverarbeitenden Werken zuzuführen, bleibt dem Schrotthandel vorbehalten, der daher mit zunehmender Steigerung des Schrottverbrauchs im letzten Jahrzehnt heute bereits eine machtvolle Stellung in der Eisenindustrie einnimmt. Auf seine Organisation und Technik wird in folgenden Ausführungen näher einzugehen sein.

2. Schrotterfassung und Schrottverteilung.

a) Schrotthandel.

Da der Schrott nicht wie die Erze aus verhältnismäßig wenigen geographisch begrenzten Gebieten stammt, sondern aus allen Teilen des Landes, wenn er auch in der Hauptsache aus den eisenindustriellen Gegenden herbeigeholt werden muß, weist der Schrotthandel natürlich eine mannigfaltige und vielseitige Gestaltung auf. Er wird sich daher nicht, wie beispielsweise der Erzhandel, auf einige wenige Großfirmen beschränken können, vielmehr wird er ebenso auf die Kleinhändler wie auf den kleinsten Sammler angewiesen sein, um alle Quellen des Schrottentfalls zu erfassen. Hierin liegt bereits das Typische des Schrotthandels, der in der Hauptsache eine Aufkauffunktion ausübt. Wir werden ihn also überall dort antreffen, wo Schrott „produziert" wird, sein Standort fällt mit dem der Schrotterzeugung zusammen. Er ist material-orientiert, nicht konsum-orientiert, da der Absatz sich nur auf eine verhältnismäßig kleine Anzahl von Schrottgroßverbrauchern beschränkt. Bekanntlich gelten die Industriegebiete als stärkste Alt- und Neuschrotterzeuger und werden die größte Anziehungskraft für den Schrotthandel besitzen. Während ihm aber der Neuschrott nur in geringen Mengen zufallen wird, weil die Hüttenwerke ihren eigenen Schrott in den meisten Fällen selbst verbrauchen, wird er andererseits den Altschrott zum größten Teil aufnehmen. Neben den einzelnen schrottabgebenden Werken kommen hier vor allem auch die Betriebswerkstätten der Eisenbahn als Hauptlieferanten in Frage, da die Industrieplätze meist ein dichtes Eisenbahnnetz aufweisen. Für den Sammelschrott wird der Schrotthandel schließlich auch in Großstädten ein reiches Betätigungsfeld finden.

Neben der Erfassung aller freiwerdenden Schrottmengen, die auf diese Weise der Wirtschaft nicht verloren gehen, hat der Schrotthandel als weitere oben schon genannte Aufgabe, für das Sortieren und Aufbereiten des Schrottmaterials, dessen Qualität dadurch gewinnt, Sorge zu tragen. Volkswirtschaftlich gesehen wirkt er also nicht nur werterhaltend, sondern auch werterhöhend.

Seinem großen, weitverzweigten Arbeitsfeld entspricht auch seine vielseitige Gliederung, die von der proletarischen Existenz ihren Ausgang nimmt und beim führenden Großkaufmann endet.

Immerhin lassen sich ganz allgemein drei Händlergruppen unterscheiden:

1. der Großhändler,
2. der Mittelhändler,
3. der Kleinhändler.

Die Unterscheidungsmerkmale sind aber nicht scharf umrissen, insbesondere soweit es den Mittelhändler anbelangt, der sich oft Großhändler nennt, in Wirklichkeit aber nur ein „großer" Kleinhändler ist; ebenso fallen unter den Kleinhändlerbegriff auch die Sammler und Aufkäufer, die zweckmäßig als Aufkäufergruppe dem Kleinhandel unterzuordnen wären. Da jedoch in der Praxis obengenannte Einteilung üblich geworden ist, wollen wir sie beibehalten und uns nun dem Aufgabenkreis der einzelnen Handelskategorie zuwenden.

aa) Großhandel.

Wie schon angedeutet, hält es schwer, einen Groß-, Mittel- und Kleinhandelsbegriff zu schaffen, der in der Regel nach der Größe des Warenumsatzes angenommen wird. Danach bezeichnet Klinger[1]) als Schrottgroßhändler „denjenigen, der

1) Schrott waggonweise und schiffladungsweise bezieht und bewegt,

2) per Fuhre oder Lastwagen von Gewerbetreibenden, wie Fabriken, Eisenbahnverwaltungen und anderen Betrieben Material bezieht und regelmäßig waggonweise in größeren Mengen weiter versendet,

3) Schrott von Gewerbetreibenden, deren Geschäftsbetrieb nicht den unter 1) und 2) genannten Voraussetzungen entspricht (Schrottkleinhandel), bezieht."

Lediglich nach letzterer Voraussetzung vertritt Hilb[2]) die Ansicht, daß „Schrottgroßhändler derjenige ist, der von Fachgenossen, Schrottkleinhändler derjenige, der von Nichtfachgenossen ankauft". Hiernach wäre also der Schrotthändler, wenn er auch ganze Werksanlagen auf Abbruch oder große Mengen Eisenbahnschrott ankaufen würde, doch zu den Kleinhändlern zu rechnen, da als Verkäufer Nicht-Fachgenossen in Frage kommen.

Sehen wir von letzterer Definition ab, die den Großhandelsbegriff theoretisch zu einseitig faßt, so wäre Klingers Begriffsformulierung wohl dahin zu vereinfachen, den Händler als Großhändler zu bezeichnen, der grundsätzlich Schrott nur an Werke absetzt. Daraus ergibt sich dann bereits, daß es sich um große Mengen handeln muß [1) und 2)], und diese nur vom Mittel- bezw. Kleinhändler aufgebracht werden können [3)].

[1]) Klinger a. a. O. S. 151.

[2]) Hilb geht nämlich davon aus, daß im Schrottkleinhandel die Verbindung mit dem Publikum nicht wie in übrigen Gewerben am Ende, sondern am Anfang der Produktion und des Umlaufs der Ware geknüpft wird; diese umgekehrte Reihenfolge bringt es mit sich, daß nicht wie in anderen Gewerben das entscheidende Gewicht darauf zu legen ist, an welchen Personenkreis verkauft, sondern von welchen Personen und Betrieben eingekauft wird. (Hilb, Groß- und Kleinhandel im Rohproduktengewerbe, Produktenmarkt, Jahrg. 33, Nr. 27, 1923.)

Da lediglich der Schrottgroßhandel die Werke beliefert, suchten letztere bald einen Einfluß auf diesen zu gewinnen, um ihre Bedarfsdeckung zu einem angemessenen Preise sicherzustellen. Inwieweit nun der Großhandel Bindungen mit den Werken eingegangen ist, unterscheidet man:

1. Werksfirmen, die provisionsweise Schrott für den Betrieb einkaufen (z. B. Sonnenberg in Düsseldorf u. a.)

2. Händlerfirmen, die zwar selbständig sind, aber durch vertragliche Vereinbarung mit den Werken einen provisionsweisen Einkauf haben (Schrotteinkaufsgesellschaft).

3. Großfirmen, die als freie Vertragsgegner den Werken gegenüberstehen.

Aufgabe aller dieser Schrotthandelsfirmen, welche innere Struktur sie auch aufweisen mögen, ist es,

1) den Schrottbedarf der Werke sicherzustellen,

2) das Schrottmaterial aufzubereiten, d. h. im ofenfertigen Zustande den Wünschen der Verbraucher entsprechend zu liefern.

Um diesen an ihn gestellten Forderungen nachzukommen, muß der Großhandel über erhebliche Betriebskapitalien verfügen, deren Höhe zwischen 2 000 000—200 000 Mk. schwankt[1]). Nur die kapitalkräftigsten Alteisenfirmen werden sich an den Submissionen der Schrottgroßproduzenten, sowie der Eisenbahnzentralämter beteiligen können, da die Bezahlung des Schrottmaterials sofort zu erfolgen hat. Eine große Kapitalkonzentration erfordert auch die Unterhaltung des Schrottlagerbetriebes, den wir heute mit den modernsten Maschinen für die Schrottzerkleinerung und Schrottverladung, wie z. B. mit Schrottscheren, autogenen Schneideapparaten, Fallwerken, Paketierungshämmern und -Pressen, Spänezerkleinerungsmaschinen, elektromagnetischen Scheidern usw. ausgerüstet sehen, um den langen, sperrigen Schrott in kürzester Frist den Verbrauchern ofenfertig zuführen zu können. Dazu kommt, daß die Durchführung eines derartigen Betriebes die Anstellung von 100—300 Arbeitern erfordert[2]).

Um dem steigenden Kapitalbedarf gerecht zu werden, haben in den letzten Jahren namhafte Schrottunternehmungen die Form der Aktiengesellschaft angenommen, beispielsweise Stern A.-G., Essen, Cossmann A.-G., Essen u. a. m., deren Bilanzen einen Anhaltspunkt für Kapitalinvestierung geben werden. Ueber die Gesamtzahl der Schrottgroßhandlungen ist keine genaue Mitteilung zu erhalten. Entsprechend der Mitgliederzahl der betr. Schrotthandelsverbände wird es 150—200 Schrottgroßhändler in Deutschland geben, in welcher Zahl etwa 20 größte Schrotthandelsunternehmungen enthalten sind.

Neben diesen industriellen Schrottbetrieben mit Lager und Zerkleinerungsanlagen usw. wäre noch eine Kategorie von Großhändler kurz zu erwähnen, und zwar der Zwischenhändler, auch Etagenhändler genannt. Er wird deshalb so bezeichnet, weil er

[1]) Nach persönlicher Mitteilung.

[2]) Diese Ziffer stützt sich ebenfalls auf eine persönliche Mitteilung. Genaue Angaben hierüber sind weder von einzelnen Betrieben noch von der betr. Berufsgenossenschaft zu erfahren. Nach derselben Quelle werden in allen deutschen Schrottbetrieben insgesamt mehr als 6000 Arbeiter beschäftigt.

über keinen Lagerbetrieb verfügt, sondern lediglich von seinem Büro aus den Schrott-Ein- und -Verkauf vornimmt. Vielfach wird ihm der Vorwurf der Preistreiberei gemacht, da er an der Aufbereitung des Schrottmaterials nicht teilnimmt und sich somit als unnützes Glied in die Kette vom Schrotterzeuger zum Schrottverbraucher einschiebt. Andererseits wird man aber zugeben müssen, daß sehr oft die Etagenhändler die Stelle eines Bankiers für die Kleinhändler einnehmen. Die Werkzahlungsbedingungen sind sehr umstritten und machen es dem Kleinhändler unmöglich, drei und mehr Waggons im Monat zu handeln[1]). Wenn hier der Zwischenhändler sofort gegen Duplikatfrachtbrief zahlt, ist es nur zu begrüßen. Betätigt er sich dagegen spekulativ, d. h. hält er zu gewissen Zeiten Schrott zurück, um bei größerem Schrottbedarf einen höheren Preis zu erzielen, wirkt er selbstverständlich volkswirtschaftlich schädlich und ist dann unbedingt abzulehnen. Im letzteren Falle wird der Schrottgroßhandel im eigenen Interesse zur Selbsthilfe schreiten und geeignete Maßnahmen treffen müssen[2]), damit derartige ungesunde Erscheinungen auf dem Schrottmarkte nicht Platz greifen. Gerade der Schrotthandel erfordert ganz besonders einmütige Zusammenarbeit aller Händlergruppen, ist doch der Großhändler in gewissem Maße stets auf den Kleinhändler und kleinsten Sammler angewiesen, da auch sie ebenfalls zu ihrem Teil an der Anhäufung seiner Schrottvorräte teilhaben. Im übrigen ist zu bemerken, daß die Zahl der Etagenhändler, die aus den anormalen Verhältnissen der Nachkriegszeit heraus geboren wurden, immer mehr zurückgeht.

bb) Mittelhandel.

Dieser von der Praxis gebildete Begriff wird sich, wie schon oben betont wurde, sehr schwer abgrenzen lassen. Man versteht unter Mittelhändler denjenigen, der den Schrott vom Kleinhandel aufkauft, sichtet, sortiert und grundsätzlich nur an den eigentlichen Großhandel abgibt[3]). Die Sortierfunktion wird hierbei das Typische sein. Werkslieferungen kann der Mittelhandel nicht vornehmen, da ihm die Gelder zum Ankauf entsprechend großer Schrottmengen fehlen, ebenso die für deren Aufbereitung notwendigen maschinellen Einrichtungen. Er stellt daher das Bindeglied zwischen Schrottgroß- und -kleinhandel her und bezeichnend dafür ist der Umstand, daß er nur mit Fachgenossen Handel treibt[4]). Der Mittelhandel findet sich im Wirtschaftsleben von der kleinsten Stufe bis hinauf zum mittleren Betrieb. Die Zahl der Mittelhändler wird ebenfalls unter Zuhilfenahme der Mitgliederzahl der entsprechenden Schrotthandelsverbände, ähnlich wie die der Schrottgroßhändler auf 200 geschätzt.

[1]) Vergl. Lieferungsbedingungen des deutschen Schrotthandels, vom 15. 7. 1921. „Die Zahlung der Rechnungen hat, wenn nichts anderes vereinbart wird, am 15. bis 20. des der Lieferung folgenden Monats — geordneten Eingang und rechtzeitige Berechnung des Materials vorausgesetzt — zu erfolgen." Nach neueren Abmachungen der Hütten dahin geändert, „daß rückwirkend vom 1. 2. 1925 die Zahlung 4 Wochen nach Eingang der Ware erfolgen muß", ohne aber zu berücksichtigen, daß der Schrotthändler seine Ware gleich bar zu bezahlen hat.

[2]) Indem heute beispielsweise die Fachpresse derartige unlautere Machenschaften unter Namensnennung der betr. Firma zur allgemeinen Warnung bekanntgibt.

[3]) Vergl. auch Klinger a. a. O. S. 153.

[4]) Nach Hilb, S. 18, also zu den Großhändlern zählen würde.

cc) Kleinhandel.

Der Kleinhandel ist am zahlreichsten vertreten. Ihm zuzurechnen sind die kleinen und kleinsten Alteisensammler, sowie die Schrottgelegenheitsverkäufer. Es handelt sich in der Mehrheit nur um Aufkäufer, die mit ihren Karren und Wagen auf dem Lande und in kleineren Städten umherziehen[1]) und in jedem Haus, sowie in jedem Betriebe alte unbrauchbar gewordene Eisengeräte, Roststäbe, Draht, Hufeisen. usw. billig zu erstehen suchen. Oft wird ihnen das Alteisen auch ins Haus gebracht. Haben sie eine Wagenladung zusammen, dann liefern sie ihren Haus- oder Kleinschrott an den eigentlichen Kleinhändler ab. Dieser erst nimmt eine genaue Sortierung der einzelnen Schrottsorten vor und liefert dann die gewünschte Menge und Qualität an den Mittel- bezw. Großhandel, der letzten Endes das Material an die Verbraucher weitergibt.

Wenn auch heute der vom Kleinhandel aus den Haushaltungen usw. zusammengeholte Schrott gegenüber dem stark angeschwollenen Schrottentfall der eisengewerblichen Betriebe nur eine minimale Rolle spielt, so gebietet dennoch die volkswirtschaftliche Notwendigkeit, der Erfassung des Sammelschrottes vollste Beachtung zu schenken. Ein alter Erfahrungssatz sagt, daß viele Kleinheiten auch eine Menge ergeben, und welche Bedeutung dieser Tatsache gerade im Schrotthandel beizumessen ist, geht schon daraus hervor, daß vor dem Kriege 25 % der entstandenen Altschrottmengen durch Sammeln aufgebracht wurden[2]).

Jahr	Verarbeitete Mengen Alteisen 1000 t	Ausfuhrüberschuß 1000 t	Einfuhrüberschuß 1000 t	Neuschrott 1000 t	Entstandene Altschrottmengen 1000 t	Durch Sammeltätigkeit 25 % (geschätzt) 1000 t
1908	4 154	17	111	1 119	3 052	763
1909	4 364		111	1 205,3	3 148	787
1910	4 833		100	1 370	3 363	840,750
1911	5 345		108	1 502	3 735	933,750
1912	6 215		181	1 730	4 304	1 076

Hieraus erhellt bereits der volkswirtschaftliche Nutzen der Sammeltätigkeit, die daher auf das Intensiveste zu betreiben ist[3]), in Berücksichtigung der hohen Bedeutung, die unser Rohstoff Schrott als Erzsurrogat für die Eisenerzversorgung unserer Industrie gewinnt.

---

[1]) Heute durch Gesetz über den Verkehr mit unedlen Metallen (Konzessionsgesetz) vom 11. Juni 1923 stark eingeschränkt.

[2]) Siehe Produktenmarkt 1925 Nr. 10.

[3]) Es wird deshalb von Schrotthandelskreisen schleunige Aufhebung des Konzessionsgesetzes verlangt, das seinerzeit wegen der überhandnehmenden Eisendiebstähle erlassen wurde. Da diese nicht mehr einträglich genug und deshalb schon auf den Friedensstand zurückgegangen sind, sind die Voraussetzungen für dieses Gesetz, das in vielen größeren Orten und sogar schon auf dem Lande das Sammeln im Umherziehen je nach freiem Ermessen der obersten Landesbehörde verbietet, nicht mehr gegeben. Die Mengen Schrott, die infolge der Unterbindung der Sammeltätigkeit durch obiges Gesetz verkommen, werden nach einer Notiz im Rohprodukten-Handel (1925, Nr. 42) auf ca. 500 000 To. bei einem Werte von 15 Millionen Mark jährlich geschätzt, wobei von einer um 50 Prozent reduzierten Wirtschaft ausgegangen ist.

b) Schrottorganisationen.

Mit der zunehmenden Entwicklung des Schrotthandels entsteht auch das Bedürfnis nach seinem festen Zusammenschluß. Schrottabnehmer, wie auch Schrottverbraucher wollen ihre gemeinsamen Belange vertreten wissen, sodaß sich auf beiden Seiten eine mannigfache Organisationsgestaltung beobachten läßt. Für die Schrottverbraucher kommen vor allem als Organisationsformen Einkaufsvereinigungen in Betracht, um ihren Schrottbedarf zu einem günstigen, der Marktlage angepaßten Preise sicherzustellen. Für die Schrottabgeber, zu denen neben dem freien Handel auch die eisenverarbeitenden Betriebe (Walzwerke, Maschinenfabriken usw.) als Schrotterzeuger gehören, kann es sich nur um Verkaufsorganisationen handeln, als Abwehr gegenüber der Mächtigkeit der Einkaufsverbände. Schließlich finden sich noch auf beiden Seiten lose Vereinigungen, die wir mit Interessenvertretungen bezeichnen können, und die dazu dienen sollen, ihre Mitglieder in allen sie betreffenden Fragen, wie Steuer- und Tarifangelegenheiten usw. auf dem laufenden zu halten.

Neben diesen privaten Schrotthandelsverbänden wäre noch der Vollständigkeit halber als Organisation mit amtlichem Charakter der Eisenwirtschaftsbund zu nennen, der indessen praktisch keine Bedeutung erlangt hat.

Es ergibt sich somit folgender Aufbau:

1. Private Organisationen,
2. Organisationen mit amtlichem Charakter.

b[1]) Private Organisationen.

aa) Einkaufsvereinigungen.

Bis in die frühesten Zeiten, in denen der Schrott als Rohstoff noch eine untergeordnete Rolle spielte, lassen sich die Bemühungen der Werke, eigene Schrotteinkaufsgemeinschaften zu gründen, zurückverfolgen. Verschiedentlich sind auch Zusammenschlüsse erfolgt, die aber nie von langer Dauer waren. So ging z. B. die 1897 in Dortmund gebildete Schrotteinkaufsvereinigung noch in demselben Jahre in die Brüche[1]). Zu greifbaren Erfolgen ist es nur in Oberschlesien und Mitteldeutschland gekommen, wo die Schrottinteressen einheitlicher lagen als im westlichen Industriegebiet. Die oberschlesichen Werke bildeten eine Alteisenvereinigung und gründeten 1904 zusammen mit dem Schrotthandel Ost- und Mitteldeutschlands die Eisenhandelsgesellschaft m. b. H. in Berlin[2]), die den Schrotteinkauf für die oberschlesischen Werke zwischen Händlern und Verbrauchern zwecks Ausschaltung der Konkurrenz auf beiden Seiten vermittelt.

Die Eisenhandelsgesellschaft gewann bald einen maßgebenden Einfluß auf den gesamten Schrotthandel, und die von ihr herausgegebenen jeweiligen Preise waren meist bestimmend für die Gestaltung des Marktes.

---

[1]) Nölle, das Siemens-Martinstahlverfahren. Streifzüge durch die deutsche Eisenliteratur, Diss. Würzburg 1915, S. 36.

[2]) Rohproduktenhandel 1928, Nr. 40.

Allerdings trat 1911 die Vereinigte Königs- und Laurahütte Berlin aus der Eisenhandelsgesellschaft aus, um sich in der Schlesischen Montangesellschaft m. b. H. in Breslau eine eigene Alteiseneinkaufsstelle zu gründen, die 1917 mit der in Berlin entstandenen Ostdeutschen Schrotthandelsgesellschaft ein Vertragsverhältnis einging. Andererseits erstreckte sich aber der Einfluß der Eisenhandelsgesellschaft bis nach Süddeutschland, ja sogar bis nach Oesterreich, wo letztere am österreichischen Alteisenkartell, an der Alteisenvereinigung m. b. H. in Wien, beteiligt war. Auch in Süddeutschland bildete sich unter ihrer Einwirkung am 1. Jan. 1913 eine Schrotteinkaufsstelle, die Handelsgesellschaft für Hüttenbedarf m. b. H. Nürnberg, die sich gut bewährt hat, obwohl hier nur ein loser Zusammenschluß stattfand, da jeder Druck auf den Schrotthandel wegen der österreichischen und italienischen Konkurrenz vermieden werden mußte. Der Vorteil der Vereinigung lag darin, daß sie durch ihren großen Bedarf von ihren Lieferanten günstigere Bedingungen erhalten und auch den Markt besser überschauen konnte, weil ihre Mitglieder sämtliche Einkäufe bei ihr anmelden mußten. Schwieriger war die Verbandsbildung in Rheinland und Westfalen, weil hier der Schrott in vielen Betrieben nicht wieder verarbeitet wird (Kleineisenindustrie), das Alteisenmaterial also aus vielen Quellen stammt, und es daher schwer hält, den Einkauf zu organisieren. Verschiedene Versuche, Schrottvereinigungen zu gründen, mußten fallen gelassen werden. Trotzdem ist es auch hier im Jahre 1911 und sogar zu einer geheimen Gründung eines Schrottkartells gekommen, das die Bezeichnung Schrottzerkleinerungsverband (S. Z. V.) führte und 7 der bedeutendsten Schrottfirmen des rheinisch-westfälischen Reviers umfaßte; ein Jahr später trat noch eine weitere Firma bei [1]). Dieses Schrottkartell basierte auf einem gemeinsamen Einkauf von Schrott zwecks Verhütung des gegenseitigen Wettbewerbs, indem die Mitglieder sich untereinander ohne Wissen der Schrottabgeber über die diesen einzureichenden Preisgebote auf Schrottmaterial einigten. Als im Jahre 1913 die Oeffentlichkeit durch einige Presseartikel von diesem Verbande erfuhr, war er starken Angriffen seiner Gegner ausgesetzt, hielt sich aber dennoch bis Anfang 1917 und fand erst mit der Gründung der Schrotthandelsgesellschaft zu Düsseldorf, einer Schrott-Kriegsorganisation, sein Ende. In dieser Organisation, die die Eisenhandelsgesellschaft zum Vorbild hatte, waren alle bedeutenden Schrotthändler und Schrottverbraucher West- und Süddeutschlands vertreten, die sich in der Stunde der Not zwecks Vorbeugung einer Zwangswirtschaft und aus Furcht vor Höchstpreisen unter dem bestimmenden Einfluß des Kriegsministeriums zusammenfanden. Was in den langen Jahren vor dem Kriege sich nicht erreichen ließ, ein Zusammenschluß der Händler und Verbraucher auch im Westen, dem Hauptschrottgebiet Deutschlands, sollte also im Kriege bald zur Wirklichkeit werden. Daneben blieben für die mitteldeutschen und ostdeutschen Werke die drei schon genannten und bereits vor dem

[1]) v. Sick, a. a. O. S. 92.

Kriege gegründeten Einkaufsorganisationen weiterbestehen, nämlich die Eisenhandelsgesellschaft Berlin, die Montangesellschaft Breslau, sowie der Ostdeutsche Schrotthandel Berlin.

Nach dem Kriege waren die Aussichten für die Schrotteinkaufsvereinigungen, sich erfolgreich zu behaupten, nicht sehr groß, da die Industrie an Schrottknappheit litt und Preisschwankungen keine Rolle spielten. Die Kriegsorganisationen der Schrotthandelsgesellschaft wurde daher Juli 1919 aufgelöst. Die großen Werke der Rheinisch-Westfälischen Hüttenindustrie gingen nun zu einem andern Organisationsmodus über, indem sie ihren Schrotteinkauf einer Großhandelsfirma, die somit als Schrottversorgungsorganisation für das betreffende Werk auftritt, übertrugen; beispielsweise für den Rheinstahl: die Schrotthandelsfirma Kaufmann & Lippmann, für den Thyssen-Konzern: die Thyssen-Handelsgesellschaft m. b. H., in Duisburg, für den Phoenix-Konzern: die Firma Sonnenberg in Düsseldorf, für Hoesch: die Dortmunder Eisenhandlung und für die Rombacher Hüttenwerke, Abteilung Westfälische Stahlwerke Bochum: die Firma Später, Duisburg[1]).

Dagegen schien zunächst die Eisenhandelsgesellschaft von den Krisen der Nachkriegszeit unberührt zu bleiben, wenn sie zwar 1920 auch den Verlust der Sächsischen Gußstahlwerke Döhlen zu beklagen hatte, die zusammen mit der Firma J. Adler jun., Frankfurt a. M. die Sächsische Schrotthandelsgesellschaft bildete, welche die Versorgung der sächsischen Werke übernehmen sollte. Später schlossen sich dieser Organisation noch die Werke Lauchhammer A.-G. in Riesa i. Sa., sowie das Eisenhüttenwerk Marienhütte bei Kotzenau an. Es gelang aber bald der Eisenhandelsgesellschaft, mit der Sächsischen Schrotthandelsgesellschaft zu bestimmten Vereinbarungen zu kommen, so daß auch hier ein Zusammenarbeiten, und nicht ein Gegeneinanderarbeiten gesichert wurde. Die schwerste Erschütterung dagegen erlitt die Eisenhandelsgesellschaft durch die Teilung Oberschlesiens infolge des Versailler Friedensvertrages. Westpreußen und Posen verschwanden von der deutschen Landkarte, ein Teil Oberschlesiens mußte infolge Abstimmung an Polen abgetreten werden. So ergab es sich, daß die Bezirkseinteilung, die die Händler für Mittel- und Ostdeutschland unter sich vorgenommen hatten, keinen Bestand mehr haben konnte. Infolgedessen mußte die Eisenhandelsgesellschaft Ende des Jahres 1920 in ihrer alten Form aufgelöst werden. Sie erstand aber neu wieder in der Schrotteinkaufsgesellschaft in Berlin, welche noch im Januar 1923 gegründet wurde, und der die maßgebenden, bisher an der Organisation beteiligten Firmen nach wie vor angehörten, unter Einschluß insbesondere der Frankfurter Firma J. Adler jun., die bis dahin einen bedeutenden Einfluß auf die Sächsische Schrotteinkaufsgesellschaft ausgeübt hatte. An dem Zustandekommen der Schrotteinkaufsgesellschaft hatten vor allem die Werke lebhaftes Interesse, um durch den zentralen Einkauf eine gerechte Verteilung der zur Verfügung stehenden

[1]) Rohproduktenhandel 1923, Nr. 41.

Schrottmengen nach dem Grundsatz der billigsten Fracht zu erzielen und ein Ausspielen der einzelnen Werke gegeneinander durch die Verkäufer zu Spekulationszwecken und Preistreibereien unmöglich zu machen. Besonders erfreulich war es, daß auch die inzwischen polnisch gewordenen Werke, die Friedenshütte, Bismarckhütte, die Kattowitzer A.-G. für Bergbau und Hüttenbetrieb und die A.-G. Ferrum nach wie vor der Organisation angeschlossen blieben[1]).

Dagegen scheint jeglicher Versuch der Bildung eines Syndikats auch im Westen erfolglos zu bleiben, wenn sich auch wiederholt Ansätze hierzu erblicken lassen. So taten sich noch letzthin im März 1924 die Gute-Hoffnungs-Hütte, die Mannesmann-Werke und Krupp mit den Essener Firmen Stern und Cossmann und den Düsseldorfer Firmen Rapp und Grünewald, Kaupmann und Hake zur Gründung der Ruhrschrott-G. m. b. H. zusammen[2]), deren Ziel die ausschließliche Deckung des recht bedeutenden Schrottbedarfs der oben genannten Werke war. Die Gesellschaft bestand aber nur 3 Monate und verfiel dann der Auflösung, scheinbar, weil sich die Hoffnungen der Werke nicht erfüllt hatten.

Zusammenfassend läßt sich also feststellen, daß von der Sächsischen Schrotthandelsgesellschaft, Dresden, abgesehen, nur eine Einkaufsvereinigung besteht, und zwar die Schrotteinkaufs-G. m. b. H. Berlin (für die mittel- und ostdeutschen Werke), die als Organisation des Großhandels (Nicht-Werksorganisation) schon seit 1904 (Eisenhandelsgesellschaft) ihren Vertrag mit den Werken zwecks Schrottbelieferung zu laufen hat[3]). Dagegen gibt es keine gemeinsame Einkaufsorganisation der rheinisch-westfälischen, sowie der süddeutschen Werke. Als Ersatz haben sich einzelne rheinisch-westfälische Konzerne, wie schon oben ausgeführt wurde, eigene Einkaufsgesellschaften eingerichtet, indem einzelne Schrottgroßfirmen lediglich mit der Deckung des Schrottbedarfs der betr. Konzerne betraut wurden und danach als Werksfirmen anzusprechen sind[4]).

bb) Verkaufsorganisationen.

bb[1]) Der Werke.

Die Bestrebungn der schrottverbrauchenden Werke, Einkaufsvereinigungen zu gründen, lösten natürlich auf der Gegenseite, bei den schrottabgebenden Werken, gleichfalls Zusammenschlußbewegungen aus. So kann man beispielsweise als Parallele zu der 1897 in Dortmund gebildeten Schrotteinkaufsgesellschaft die in demselben Jahre gegründete „Freie Vereinigung der Walzwerke im Siegerland" zwecks gemeinsamen Verkaufs von Schrott anführen, welche aber ebenso wie die Dortmunder Organisation keinen langen Bestand hatte. Den vielen Quellen der Schrotterzeugung, deren Erfassung die Kartellierungsmöglichkeit für die Schrottverbraucher so sehr erschwert, stehen hier die

[1]) Metallbörse 1924, Nr. 52.
[2]) Metallmarkt, 1925, Nr. 26.
[3]) Die Bedingungen dieser Organisation sind vertraulich, darum nicht erhältlich.
[4]) Siehe S. 19, 24.

vielen Betriebe der Schrotterzeuger gegenüber, die ebenso unmöglich alle zur gemeinsamen Schrottbelieferung zusammenzubringen sind. Die Schwierigkeiten liegen darin, daß die Schrotterzeugung nichts Primäres ist, sondern nur eine Begleiterscheinung und das direkte Gegenteil eines gleichförmigen und übersehbaren Wirtschaftszweiges darstellt. Daher gibt es auch bis heute noch keinen festen Zusammenschluß der gesamten Schrotterzeugerschaft eines bestimmten Bezirks zum gemeinsamen Verkauf des Schrottentfalls, wenn auch, wie wir oben sahen, es an Versuchen hierzu nie gefehlt hat. Sogar in letzter Zeit hört man wieder von Kartellierungsabsichten der eisenverarbeitenden Industrie [1]), die auf diese Weise bei der augenblicklich schlechten Marktlage durch Ausschaltung des Schrotthandels den vollen Schrottpreis zu erhalten glaubt. Dazu ist zu bemerken, daß außer den oben schon angestellten Erwägungen ein weiteres technisches Moment nicht verkannt werden darf, nämlich, daß der Schrott, wie er bei der Eisenverarbeitung entfällt, keineswegs verbraucht werden kann. Er bedarf, wie schon oben des öfteren ausgeführt wurde, der Aufbereitung, die sich in der gewünschten Weise und rentabel nur im Schrottgroßhandel durchführen läßt. Hätte z. B. in der Nachbarschaft einer Hütte ein Eisenverarbeiter monatlich einen kleinen Entfall von etwa 3 To. Spänen, 5 To. Kernschrott, 4 To. unchargierfähigem Stahlschrott, 8 To. Blechabfällen usw., so wäre er gezwungen, falls die in Frage kommende Hütte nur eine bestimmte Schrottsorte verwenden kann, sich selbst einen Schrottplatz anzulegen, um das Material wunschmäßig und ofengerecht liefern zu können. Dadurch würden aber verhältnismäßig größere Kosten entstehen als beim Schrotthandel, dem außerdem noch die jahrelange Erfahrung zugute kommt und somit derartig auf die Wünsche der einzelnen Hütten eingespielt ist, daß diese das gelieferte Material auch tatsächlich ohne Schaden in ihren Oefen verwenden können. Die Aussichten für einen gemeinsamen Schrottvertrieb der Neuschrotterzeuger erscheinen daher wenig günstig, und ob es zu der von ihnen geplanten Verkaufsvereinigung kommen wird, muß dahingestellt bleiben.

bb[2]) Des freien Handels.

Auch im freien Handel ist die Organisationsgestaltung nur schwer durchführbar. Hier sind ebenfalls die Gründe ähnlich wie bei den Werken darin zu suchen, daß für die Erfassung der vielen Schrottquellen eine große Anzahl Firmen nötig ist, die unter den verschiedensten Voraussetzungen arbeiten und daher nicht leicht zusammengeschlossen werden können. Wo hingegen die Interessen einheitlicher liegen, und nur ein kleinerer Firmenkreis in Frage kommt, wie beispielsweise beim Schrottgroßhandel, ist die Verbandsbildung eher gegeben. Als Beispiel hierfür diene die Schrotteinkaufsgesellschaft, die aber durch vertragliche Bindungen mit den Werken mehr oder weniger als deren Einkaufsorganisation anzusehen ist. Daneben sind es aber vor allem auch die

[1]) Metallmarkt, 1925, Nr. 213, Deutsche Bergwerksztg. vom 15. Okt. 1925.

Werksfirmen[1]), die auf die nichtorganisierte Mittel- und Kleinhändlerschaft eine Vormachtstellung ausüben und in der Lage sind, durch Ausschaltung der gesamten Konkurrenz willkürlich die Preise festzusetzen und die Zahlungsbedingungen zu diktieren. Es war daher für den freien Handel ein Gebot der Stunde, zur berechtigten Wahrung der gemeinsamen Interessen, sowie zum wirtschaftlichen Ausgleich der Interessen zwischen Verbrauchern und Lieferanten, sich ebenfalls fester zusammenzuschließen, den Einkaufsorganisationen der Werke eine Verkaufsorganisation der Händler entgegenzusetzen. Diese Bestrebungen finden ihren Ausklang in der zu Beginn vorigen Jahres (1925) gegründeten Schrottverkaufsgesellschaft, die sich vor allem die Verkaufsvermittlung von Schrott für Martin- und Hochofenbetriebe zur Aufgabe macht. Nach einem Bericht im „Metallmarkt"[2]) stellt die Schrottverkaufsgesellschaft eine Maklerfirma dar, die ausschließlich gegen eine Vergütung (kleine Provision) das ihr, sowohl aus den Kreisen der Anteilseigner der Gesellschaft, wie auch von Schrotthandelsfirmen angebotene Material für Rechnung der einzelnen Lieferanten konzentrisch auf den Markt bringt bezw. verkauft. Für eigene Rechnung schließt sie dagegen keine Geschäfte ab.

Wenn die Händler nun ihren Schrott durch eine Stelle verkaufen können, stellen sie gegenüber den Werksfirmen einen ganz anderen Machtfaktor dar. Man nehme beispielsweise einen Zusammenschluß von 300 Händlern an, von denen jeder monatlich nur 50 To. liefert, so kann die Organisation schon über 15 000 To. Schrott verfügen. Hierdurch aber ist sie besser über die Marktlage orientiert als irgend ein Händler in einem kleinen Dorf, kann auch bessere Zahlungsbedingungen und evtl. einen höheren Preis durchdrücken. Vor allem werden sich aber durch selbständiges Verhandeln mit den Werken eventuelle ungerechte Handelsbedingungen aufheben lassen.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend ist die Schrottverkaufsgesellschaft nur zu begrüßen, zumal sie auch keine Kampforganisation sein will, sondern vielmehr die bestehenden Kämpfe im Schrotthandel zu mildern und wirtschaftlich ausgleichend zwischen Schrottaufbringern und Schrottverbrauchern zu wirken bemüht ist. Die Gesellschaft will auch dazu beitragen, alle nur erdenkbaren, unproduktiven Unkosten auszuschalten. Zu diesem Zwecke sollen an den wichtigsten Orten der Schrottverbrauchszentren Vertrauensleute[3]) unterhalten werden, um im Falle vorkommender Weigerung den einzelnen Lieferanten die Mühe abzunehmen, selbst kostspielige Reisen zu unternehmen, evtl. mehrere

---

[1]) Siehe S. 19.

[2]) Metallmarkt 1925, Nr. 92.

[3]) Die Sachverständigenregelung, die gleichfalls von der Schrotteinkaufsgesellschaft schon versuchsweise in Oberschlesien eingeführt ist, wird als nicht glücklich angesehen, da sie nur einseitig die Händler verpflichtet, die Werke aber nicht dem Spruche unterworfen sind. Immerhin wird aber ein Vertrauensmann, hinter dem eine Organisation steht, die Interessen des Händlers besser vertreten können als dieser selbst, wenn auch nicht verkannt werden soll, daß eine beide Parteien zufriedenstellende Lösung die Anerkennung des Schiedsspruches auch von seiten der Werke erfordert. Es wäre daher angebracht, geeignete Sachverständige zu wählen, die von den betr. Schrotthandelsverbänden einerseits und den berufenen Werksvertretern andererseits zu wählen wären, und denen sich dann Händler wie Werke zu fügen hätten.

Tage Zeit zu opfern, ohne gewiß zu sein, welchen Erfolg eine derartige Reise haben wird. Zweifellos sind besagte Maßnahmen geeignet, eine die wirtschaftliche Volksgemeinschaft belastende Verteuerung zu vermeiden.

Eine süddeutsche Gründung ist dann weiter die Schrottverkaufsgesellschaft m. b. H. in Frankfurt a. M., die ähnlich der Berliner G. m. b. H. nur mittlere und kleinere Händler umfaßt. Für die Bewährung dieser Organisationsform spricht ferner der Umstand, daß ebenfalls in Dresden, Zwickau, Chemnitz, Lübeck u. a. Orten ähnliche Verkaufsgesellschaften errichtet wurden [1]).

Die Teilnehmer verpflichten sich, nur durch diese Stelle ihren Schrott zu vertreiben. Die Verkaufsgesellschaften bilden jedoch kein Syndikat, so daß der individuelle Verkauf in Quantitäten, Preisen und Terminen völlig freibleibend ist.

cc) Interessenvertretungen.

Neigt der Schrotthandel auch wenig zu einer straffen Organisationsgestaltung, so herrscht dafür die lockere Gemeinschaftsbildung um so mehr vor. Diese vollzieht sich in der Regel in Form von Interessenvertretungen, die die beruflichen Belange der zugehörigen Mitglieder wahrnehmen sollen. Als wichtigster Zusammenschluß dieser Art wäre der „Verein zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Schrottgroßhandels", Düsseldorf, zu nennen, der etwa 150—200 Mitglieder zählt, die sich über ganz Deutschland erstrecken. Neben seinen allgemeinen Aufgaben, die Interessen seiner Mitglieder in Fragen des Verkehrswesens, Tarif- und Steuerangelegenheiten usw. zu wahren, hat er sich ganz besonders um die Schaffung von „Lieferungsbedingungen des deutschen Schrotthandels" [2]) verdient gemacht; in letzteren haben die tatsächlichen Handelsbräuche im deutschen Schrotthandel zum erstenmale in einer von diesem anerkannten Form eine umfassende Festlegung erfahren [3]).

Als Schwesterorganisation ist der „Verband deutscher Schrottbetriebe", ebenfalls Düsseldorf, anzusehen, der mehr technischen Charakter trägt. Als Mitglieder kommen für ihn hauptsächlich große industrielle Schrottbetriebe in Betracht, deren Spezialfragen, z. B. gemeinschaftliche Sauerstoffbeschaffung oder besondere Eisenbahnangelegenheiten (Waggonbestellung, Privatanschlußgleisverträge) er zu bearbeiten hat [4]).

Die Interessen des Schrottmittel- und Kleinhandels dagegen hat die „Zentralstelle deutscher Schrotthändler" in Berlin, wahrzunehmen, die etwa 300 Mitglieder umfaßt. Sie besteht seit dem Jahre 1923 und ist hervorgegangen aus der sogenannten Berliner Gruppe der Schrotthandelsverbände (kleinere Vereinigungen),

dem Verband der Alteisenhändler Deutschlands,
dem Verein der Schrotthändler Mitteldeutschlands,
dem Nordwestdeutschen Schrotthändler-Verband [5]).

---

[1]) Rohproduktenhandel 1925 Nr. 41.
[2]) Siehe Anhang, Anlage 1. [3]) Klinger, a. a. O. S. 180 [4]) ebenda S. 181.
[5]) Metallmarkt v. 8. 5. 1923.

Letzterer gehörte der Zentralstelle aber nicht lange an, jedenfalls weil er neben Mittelfirmen auch große Firmen umfaßte, deren Interessen wohl nicht genügend vertreten wurden. Er steht heute sogar als „Nordwest-deutscher Schrotthändler-Verein" mit dem Sitz in Hamburg dem Düsseldorfer Verband nahe. Eine weitere Schrotthändlervereinigung, ebenfalls in Hamburg, ist der 1909 gegründete „Hansa-Schutzbund der Hamburg-Altonaer Schrotthändler", in dem in erster Linie die führenden Schrottfirmen Hamburgs vertreten sind, und der daher enge Beziehungen zu dem Großhändlerverein in Düsseldorf unterhält.

Auch der Saarverband unter dem Namen „Verein der Eisen- und Schrottgroßhändler des Saargebiets", der also nur aus Großhändlern besteht, steht mit dem Düsseldorfer Verband in Verbindung.

Ferner sind noch kurz zwei süddeutsche Schrottwirtschaftsverbände zu nennen, die „Bayerische Eisen- und Schrotthändlervereinigung" in München, sowie der „Verein süddeutscher Metall- und Schrottgroßhändler" in Stuttgart.

Mit Ausnahme der zuerst genannten Verbände handelt es sich bei den anderen mehr um lokale Zweckorganisationen, deren Bedeutung nicht überschätzt werden darf. Ihr Wirkungskreis ist klein und begrenzt, ihr Sinn und Inhalt lediglich die gemeinschaftliche Wahrnehmung der Schrott-Interessen.

Zum Schluß mag noch darauf hingewiesen sein, daß analog auch auf der Verbraucherseite eine lose „Vereinigung der Schrottverbraucher", Düsseldorf, zustandekam, die ihre Mitglieder ständig über die Verhältnisse des Schrottmarktes und vor allem über die bezahlten Preise zu unterrichten hat[1]).

b[2]) Organisationen mit amtlichem Charakter.

Als Organisation mit amtlichem Charakter übernimmt, wie schon einleitend erwähnt, der Eisenwirtschaftsbund[2]) die Vertretung des Schrotthandels. Er verdankt seine Entstehung der „Verordnung zur Regelung der Eisenwirtschaft vom 1. April 1920". Sein Sitz ist Düsseldorf. Er setzt sich zusammen aus einer Vollversammlung und sechs Arbeitsausschüssen. In beiden Organen sind die drei Gruppen der Erzeuger, Händler und Verbraucher je zur Hälfte nach Unternehmern und Arbeitnehmern vertreten. In der Vollversammlung entfallen von den 6 ordentlichen Mitgliedern der Handelsunternehmungen auf den Schrotthandel zwei (je ein Mitglied aus den Kreisen des Schrottgroß- bezw. des Mittel- und Kleinhandels), in den 6 bestehenden Arbeitsausschüssen sind ebenso 2 Schrottausschüsse vertreten, nämlich der Stahlschrottausschuß und der Gußbruchausschuß. Dem Eisenwirtschaftsbund bezw. deren Schrottausschüssen stehen keine Verwaltungsbefugnisse zur Regelung der Schrottwirtschaft zu, die allein dem Reichswirtschaftsminister vorbehalten bleiben. Der Eisenwirtschafts-

[1]) Rohproduktenhandel 1923, Nr 41.
[2]) Stahl und Eisen, Jahrg. 1920, S. 456 ff, 673 ff, 942/43; vergl. auch Bruns, Der Eisenwirtschaftsbund. Jena 1922.

bund hat lediglich eine beratende Funktion, während nur dem Reichswirtschaftsminister das Recht zukommt, aktiv in die Schrottwirtschaft einzugreifen. Auf diesem Recht basieren auch zwei Verordnungen[1]), die zur Regelung des Schrottverkehrs in der Nachkriegszeit erlassen wurden, aber nie in Anwendung kamen.

Die Kompliziertheit des Schrotthandels verträgt keine zwangswirtschaftlichen Maßnahmen.

c) Schrottbörse.

Ist unsere Industrie durch vermehrte Schrottverwendung vom auswärtigen Erzmarkt teilweise unabhängig geworden, so belasten andererseits die sozialpolitischen und finanziellen Anforderungen die Produktionskosten bereits derart, daß nicht die Versorgung mit Schrott allein, sondern auch ein billiger Bezug desselben zur Lösung der Produktionsfrage notwendig ist. Es galt also ein Schrottsammelbecken zu schaffen, eine Organisation der Schrottsammlung zu bilden, die unter geringen Mühen und Kostenaufwand bei dieser Sammeltätigkeit der verbrauchenden Industrie den Schrott zu billigen Preisen zur Verfügung stellt. Schrotthandel und Schrottorganisationen, deren Tätigkeit hauptsächlich darauf gerichtet ist, die Ware aufzunehmen und zu verteilen, werden nicht immer, von den Werkeinkaufsfirmen abgesehen, das Maß der Wertschätzung des Schrottmaterials seitens der verarbeitenden Industrie kennen, das nach dem Gesetz der Wertlehre für jede Unternehmung je nach seinem Bedürfnisstand verschieden ist. War in der Vorkriegszeit die Preisbildung ein Prozeß, der sich aus dem Zusammenwirken der Handelsfirma mit dem Erzeuger ergab und demgemäß die Gleichmäßigkeit vermissen ließ, so erforderte die Wichtigkeit des Schrotts in den Nachkriegsjahren einen Preisregulator, der die Einheitlichkeit der Preisbildung unter Berücksichtigung des Angebots an Schrott und des Bedürfnisstandes bei den weiter verarbeitenden Werken verbürgt. Einen derartigen Gradmesser des Preises kann nur die Börse darstellen, die nicht nur Käufer und Verkäufer zusammenbringt, sondern nach dem Gesetz von Angebot und Nachfrage eine der Marktlage angepaßte Preisfestsetzung durchführt und so auch den in geschäftlichen Dingen weniger erfahrenen Käufer und Verkäufer vor Schaden schützt.

Diese Erwägungen ließen daher auch für den deutschen[2]) Schrotthandel den Gedanken an eine Schrottbörse aufkommen, deren erstmaliger Versuch im Juni 1923 von Hamburger Schrotthändlern ausging. Die Grundlage bildete der bis dahin wöchentlich stattfindende sogenannte „Trefftag" des Nordwestdeutschen Schrotthändlerverbandes, der infolge Beitritts einer großen An-

---

[1]) Verordnung über die Festsetzung von Höchstpreisen für Schrott vom 5 Februar 1921, Verordnung zur Regelung der Schrottwirtschaft vom 22. Juli 1922.

[2]) Nach einer Notiz in der Metallbörse (1924 Nr. 26) bestehen im Auslande (meist im Anschluß an die Eisenbörsen) bereits Schrottbörsen, so z. B. für die belgischen Schrottinteressen in Brüssel und Charlesroi, für die englischen in London, Glasgow und Middlesborough; ebenso scheinen auch in Amerika den Roheisenbörsen Schrottbörsen angegliedert zu sein, denn Gellert, („Eisen und Alteisen in ihren technischen und wirtschaftlichen Beziehungen" München-Leipzig 1912, S. 41) spricht von „Notierungen für .... und Stahlschrott in Philadelphia".

zahl neuer Mitglieder unter der Bezeichnung „Schrotthandelstag" eine Umgestaltung erfuhr und sogar jedesmalig nach den Tagungen, die in den Saal der Hamburger Börse verlegt wurden, Preisnotierungen herausgab. Anscheinend glaubten sich hierdurch die Schrottgroßhändler in ihrer Tätigkeit gehindert, und da die Schrottbörse nur von diesen besucht wurde, ging sie bereits noch vor 1923, nachdem sie also nur 4 Monate bestanden hatte, in die Brüche[1]).

Um die gleiche Zeit, als der Börsengedanke in Hamburg greifbare Gestalt annahm, machten sich ähnliche Bestrebungen auch im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, gewissermaßen dem Hauptschrottverbraucherbezirk Deutschlands, geltend mit dem Ziele der Errichtung einer Schrottbörse in Düsseldorf. Wegen der durch den passiven Widerstand ungünstigen Verhältnisse mußte der Plan jedoch zunächst wieder aufgegeben werden, um erst mit Beginn des neuen Jahres (1924) zur Verwirklichung gebracht zu werden. Der Gründungsbeschluß, der am 28. 2. 1924 definitiv erfolgte, sah anfangs nur regelmäßige Zusammenkünfte vor, die alle 14 Tage stattfinden sollten, um allmählich zu börsenmäßigen Geschäften zu kommen. Ehe wir uns der weiteren Entwicklung und Bedeutung der Düsseldorfer Schrottbörse zuwenden, werden wir uns einmal fragen müssen, ob überhaupt die Voraussetzungen für den Börsenverkehr gegeben sind, und zwar, soweit es die Ware selbst anbetrifft, und ob andererseits auch der Schrotthändler börsenfähig ist.

Unter Börse verstehen wir einen Markt für vertretbare Tauschgüter[2]). Eine Ware eignet sich also für den Börsenhandel nur, wenn sie vertretbar ist. Erfüllt nun der Schrott diese Eigenschaften, daß also einzelne Quantitäten der Qualität nach vollkommen gleich sind, so daß sie sich gegenseitig vertreten können, oder ist Schrott eine individuell zu bestimmende Ware?

Wenn auch die Ansichten hierüber nicht allgemein übereinstimmen[3]), so wird bei näherer Prüfung ein Zweifel hierüber kaum bestehen, da Schrott seit jeher zwischen Händlern und Verbrauchern nicht nach Mustern sondern nach Sorten, etwa wie Kohle, gehandelt wird. Eine vollständige Sortenliste der einzelnen Schrottarten weist ungefähr 70 Namen auf, von denen wir die wichtigsten bereits kennen gelernt haben und schon darauf hinwiesen, daß der Handel diese in Hauptsorten zusammenfaßt, die zugleich Sammelbegriffe darstellen, so z. B. Stahlschrott, Kernschrott, Gußbruch und Späne. Wenn auch zugegeben wird, daß Stahlschrott nicht

[1]) Lebensfähiger hat sich eine ähnliche Einrichtung in Süddeutschland, der „Trefftag Süd" in Heidelberg gezeigt, dessen Erfolg wohl darauf zurückzuführen ist, daß im süddeutschen Gebiet die Schrotthändler weiter verstreut sind und durch einen regelmäßigen Trefftag leichter die Verbindungen von Geschäft zu Geschäft aufrecht erhalten können. Auch an der Leipziger Börse ist eine Zusammenkunft der Schrotthändler ins Leben gerufen worden. (Vergl. Denkschrift der Düsseldorfer Schrottbörse über: Anfänge und Ziele der Schrottbörse zu Düsseldorf, Düsseldorf 1925. S. 10.)

[2]) v. Philippovich, Grundriß der politischen Ökonomie, X. Aufl., Tübingen 1921. II. 2. S. 132.

[3]) Klingers Einwand, daß das Schrottgeschäft selbst zwischen Schrotterzeugern und Händlern sich in der Regel nicht auf Grund von Sortenbezeichnungen sondern nach einer vom Händler vorgenommenen Besichtigung vollzieht (Metallbörse, 1924 Nr. 27), kann man entgegenhalten, daß die Börse nicht der Schrotterfassung dient, sondern mehr eine Verteilungsposition ausübt und den Schrottbezug zu einem der Marktlage angepaßten Preise sicherstellen will.

gleich Stahlschrott und Kernschrott nicht gleich Kernschrott ist, diese Bezeichnungen also nur Sammelbegriffe und keine Einheitsbegriffe im Sinne von feststehenden Qualitäten sind, so würde eine amtliche Preisnotierung, die sich auf die oben genannten 4 Sorten beschränken könnte, doch einen guten Maßstab abgeben für die Beurteilung darüber, ob andere Materialmischungen preiswürdig und bei Verwendung wirtschaftlich sind. Die Börse ist hier also geeignet, gewisse Normen für Durchschnittsqualitäten aufzustellen, und Beanstandungen und Streitigkeiten, die häufige und langwierige Prozesse zur Folge haben, können, sofern sie ihren Ursprung aus den an der Börse abgeschlossenen Geschäften herleiten, durch ein Börsenschiedsgericht abgestellt werden.

Die zweite Frage wäre die, ob der Schrotthändler börsenfähig ist. Für die frühere Zeit wird dies nicht ohne weiteres zutreffen. Da handelte es sich zum großen Teil um Geschäftsleute, die weder eine feste Niederlassung noch eine geregelte Buchführung hatten, waren sie doch in ihrer Jugend selbst noch mit der Karre durch Stadt und Land gezogen, um Alteisen und Sonstiges in den Schlupfwinkeln aufzukaufen. Dieses Geschlecht ist aber ausgestorben. Die Söhne und Nachfolger der Begründer dieses Handelszweiges unterscheiden sich von ihnen etwa wie seßhaft gewordene Großgrundbesitzer von den einstigen Nomaden. Heute besteht die Einrichtung einer Schrotthandelsfirma nicht nur aus einem Kontor, sondern zugleich auch aus ausgedehnten industriellen Anlagen, in denen Schrott als Endprodukt eines Fabrikationsprozesses hergestellt wird, so daß also der Schrotthändler dieser Art gleichzeitig, im wahrsten Sinne des Wortes, ein Industrieller geworden ist und als solcher die Lebensgewohnheiten und die Gesetze ehrbarer kaufmännischer Geschäftsführung entsprechend dem Handelsgesetzbuch angenommen hat.

Natürlich gilt das nicht für alle. Aber gerade dieser Umstand spricht für die Einrichtung der Börse, deren Vorstand allen den Firmen die Zulassung verweigern wird, die ihre Verträge nicht erfüllen. Auf diese Weise kann der Schrotthandel von den unsauberen Elementen gereinigt, und das Vertrauen, das man diesem früher entgegenbrachte und das in der Kriegs- und erst recht in der Inflationszeit einem Mißtrauen gewichen ist, wieder hergestellt werden.

Sind mithin die Vorbedingungen für einen börsenmäßigen Schrottverkehr auch gegeben, so hat es doch der Ueberwindung vieler Schwierigkeiten bedurft, um die Düsseldorfer Schrottbörse zur Einführung zu bringen. Im besonderen sind es die schrottverbrauchenden Werke, deren Stellungnahme gegen die Errichtung einer Börse gerichtet ist, weil sie befürchten, daß durch letztere das spekulative Moment in den Schrotthandel hineingetragen werde. Die großen Werke decken heute ihren Schrottbedarf für mehrere Monate zugleich ein. Erscheinen sie nun nach langer Abwesenheit an der Börse, glauben sie hierdurch ihre Kauflust zu verraten und selbst die Preise hochzutreiben, oder aber sie müßten, wollen sie dies vermeiden, die Börse öfter besuchen, wo-

durch dann wieder die Unkosten steigen würden. Man sieht in diesen Kreisen in der Schrottbörse ein Sammelbecken des gesamten Bedarfs, das zwangsläufig eine Preissteigerung mit sich bringen müsse. Aehnliche Befürchtungen hat man seinerzeit im umgekehrten Sinne auch in den Kreisen des Handels geäußert, indem man bei dem an der Börse zusammendrängenden Angebot einen Preisrückgang befürchtete[1]).

Jedoch dürfte diese Annahme grundlos sein, da die Börse in Wirklichkeit nichts anderes sein kann als ein Preisregulator, der entsprechend Nachfrage und Angebot die Preise reguliert und gleicherweise den Interessen der Verbraucher und des Großhandels dient. Stehen doch im Verkehr des einzelnen Produzenten mit dem Schrotthändler zwecks Abschlusses eines Lieferungsvertrages mehr oder weniger gleich starke Vertragskontrahenten gegenüber, und verbürgen die stets neu zu knüpfenden Verbindungen Durchschnittspreise auf mittlerer Basis, selbst wenn wir der Erscheinung der Nachkriegszeit Rechnung tragen, daß angesichts der Rohstoffknappheit die Machtsphäre dennoch mehr auf Seiten der Schrotthändler neigt. Es wäre daher nur zu begrüßen, wenn auch die schrottverbrauchende Industrie ganz aus ihrer Zurückhaltung heraustreten und durch den Beitritt zur Börse diese auch ihren Interessen dienstbar machen würde. Ohne Frage stellt doch die Schrottbörse eine Vervollkommnung der Handelstechnik dar, indem sie eine Einschränkung des heute nicht mehr ganz billigen Fernsprechbetriebes, sowie des Bedarfs an Reisenden ermöglicht, die nun beim Verkauf entbehrlich werden, beim Einkauf erheblich an Zahl gemindert werden können. Heute hält es ganz besonders schwer, Reisende bei hohen Spesen zu unterhalten, und der Verbraucher ist nicht mehr fähig, einen Aufschlag für diesen erhöhten Aufwand zu tragen. Jetzt braucht sich der Händler nur an die Börse zu wenden, um selbst dort zu kaufen, wo er sicher die von ihm gesuchte Ware erhält, wie ebenso der Verkäufer stets einen Abnehmer an der Börse findet. Diese erfüllt somit den allgemeinen Wunsch nach Verbilligung und Zentralisation des Handels auf wenige Punkte, und ohne Zweifel wird die durch sie bedingte Unkostenersparnis bei einem unbeschränkten Walten der freien Konkurrenz zu einer Ermäßigung der Schrottpreise und damit auch der Stahlerzeugung führen.

In Erkenntnis dieser für das ganze Wirtschaftsleben so wichtigen Aufgabe ist die Düsseldorfer Schrottbörse stets bemüht, alle Kräfte für die Erreichung dieses Zieles einzusetzen[2]). So sind u. a. strenge Bestimmungen aufgestellt, um zweifelhafte Firmen fernzuhalten. Jede Firma, die als Mitglied zugelassen werden möchte, muß drei Gewährsleute namhaft machen, die für den Ruf, das Ansehen und die Bedeutung des Geschäfts, sowie für die Persönlichkeit des Unternehmers zu bürgen haben. Die Zahl der Vertreter der Mitglieder an der Börse ist nicht beschränkt, doch ist die Zulassung jedes Vertreters von der Entscheidung des Bör-

[1]) Düsseldorfer Nachrichten vom 24. 3. 1924.
[2]) Vergleiche hierzu: Satzungen der Schrottbörse zu Düsseldorf (Anhang, Anl. 2).

senvorstandes abhängig[1]). Durch eine derartige Auslese der Mitglieder glaubt man die beste Gewähr dafür zu haben, daß dem Wesen der Börse entsprechend nur solche Kaufleute an der Schrottbörse verkehren können, die den Grundsätzen des ehrbaren Kaufmannes gerecht werden.

Des weiteren sind die Mitglieder verpflichtet, Differenzen nicht vor den ordentlichen Gerichten, sondern vor dem Börsenschiedsgericht[2]) schlichten zu lassen. Auf diese Weise ist eine schnellere und daher für die beteiligten Kreise auch billigere Regelung möglich. Ebenso kann eine Begutachtung des Objekts, sofern diese zur Schlichtung des Streits notwendig ist, von den Schiedsrichtern, die selbst Kaufleute sind und die notwendige Fachkenntnis besitzen, vorgenommen werden. Ehe ein diesbezüglicher Entwurf einer Schiedsgerichtsordnung vorlag[3]), wurde bei Entscheidung von Streitigkeiten die Schiedsgerichtsordnung des „Vereins zur Wahrung gemeinsamer wirtschaftlicher Interessen des Schrottgroßhandels", Düsseldorf, zugrunde gelegt[4]). Ebenfalls wurde auch eine Zusammenfassung der Gewohnheiten und Gebräuche (Geschäftsbedingungen) im Schrotthandel mit der Schrottbörse zu Düsseldorf angenommen, und man sucht weiter durch Verbindung mit anderen Körperschaften, insbesondere der Handelskammer Berlin, Handelsgebräuche für das ganze Reich festzulegen[5]).

Man hätte daher erwarten können, daß die Schrottbörse sich immer mehr einbürgert, und auch die Kreise, die ihr bisher abwartend gegenüberstanden, allmählich den allgemeinen volkswirtschaftlichen Nutzen einsehen werden. Diese Hoffnung erfüllte sich indessen nicht, so daß die anfänglich gute Entwicklung der Düsseldorfer Schrottbörse gegen Ende vorigen Jahres nicht nur zu einem gewissen Stillstand kam, sondern deren Weiterbestehen nur mit einer Stimme Mehrheit gesichert werden konnte. Der Umschwung wird in der Hauptsache mit der gegenwärtig schlechten Schrottmarktlage zusammenhängen, die mit dem Darniederliegen unserer Industrie in engster Berührung steht. Der Schrottverbrauch ist gegen die Zeit der Gründung der Schrottbörse um mehr als 50 % gesunken, und die Preise haben infolge des großen Ueberangebots einen Stand erreicht, der gegenüber den höchsten Notierungen zu Beginn des Jahres 1925 nahezu einer Halbierung gleichkommt[6]). Daß dadurch auch die Schrottbörse allmählich zu unfruchtbarer Tätigkeit verurteilt wurde und bei den Börsenmitgliedern Mißstimmung auslöste, ist leicht ersichtlich, zumal noch ein recht beträchtlicher Mitgliedsbeitrag in Höhe von 500 M. jährlich zu zahlen war.

Als weiteres wichtiges Moment kommt hinzu, daß die schrottverbrauchenden Werke aus oben schon genannten Gründen ihre gegnerische Haltung der Schrottbörse gegenüber nicht

[1]) u. [2]) Metallmarkt 1924, Nr. 70.
[3]) Die inzwischen herausgegeben ist.
[4]) Metallmarkt 1925 Nr. 138.
[5]) Ebenda.
[6]) Vergleiche S. 37.

aufgaben. Natürlich ist ein strikter Widerstand der Werke nur bei dem jetzigen großen Schrottaufkommen möglich, da von allen Seiten Schrott in genügenden Mengen angeboten wird, und man sich den Weg zu dem „Schrottversorgungsinstitut", der Schrottbörse, ersparen kann. Anders liegt es aber bei einer knappen Schrottdecke. Beispielsweise fand zu Anfang vorigen Jahres, praktisch gesehen, schon ein mittelbarer Verkehr zwischen Händlern und Verbrauchern statt, da einige Unternehmungen des Schrottgroßhandels langjährige Lieferungsverträge mit großen Hütten abgeschlossen haben und geradezu als Werksfirmen anzusehen sind, sodaß man bereits 60—70 % aller an der Börse getätigten Abschlüsse indirekt auf Verbraucherkreise zurückführen kann[1]).

Hieraus ist zu entnehmen, daß die Schrottbörse bei besserer Marktlage wohl Aussicht auf weiteren Bestand hat und ihre augenblickliche Krise nur der allgemeinen Wirtschaftsdepression zuzuschreiben ist. Noch besteht die Schrottbörse zu Düsseldorf, und es ist nur zu wünschen, daß sie auch die letzte Erschütterung siegreich überwinden möge und als wichtigste Sammelstätte des gesamten Schrotthandels Westdeutschlands der deutschen Wirtschaft weiter erhalten bleibt.

Ueber die bisherige Entwicklung der Schrottbörse wäre kurz noch folgendes zu sagen:

Die Börse zählte bei ihrer Gründung 52 Mitglieder[2]), am 1. April 1925 bereits 102, sodaß also schon nach einem Jahre eine nahezu 100prozentige Zunahme an Mitgliedern zu verzeichnen war. Bei diesen handelt es sich in erster Linie um westdeutsche Schrottgroßhändler, sowie einige süddeutsche und holländische Firmen. Die Versammlungen fanden bald nicht mehr 14tägig, sondern einem Beschluß des Börsenvorstandes vom 27. März 1924 zufolge, wöchentlich statt, und zwar abwechselnd in Düsseldorf und Essen. Sitz und Geschäftsgang bleiben jedoch nach wie vor in Düsseldorf. Kurze Zeit darauf, am 10. April 1924 erschien schon der erste Tendenzbericht, obwohl hiervon zunächst abgesehen werden sollte. Der Vorstand sah sich jedoch zu dieser Maßnahme genötigt, um unzutreffende Mitteilungen an die Presse zu verhindern. Eine Aufstellung der einzelnen Tendenzberichte der Düsseldorfer Schrottbörse im ersten Jahre ihres Bestehens, die uns gleichzeitig über die Schrottmarktlage des Jahres 1924 unterrichtet, liegt dieser Arbeit im Anhang als Anlage 3 bei.

---

[1]) Rohproduktenhandel, 1925, Nr. 29.
[2]) Vgl. Denkschrift der Düsseldorfer Schrottbörse, a. a. O. S. 19/20.

IV. Die gegenwärtige Frage der Schrottausfuhr für den deutschen Schrottmarkt.

Die gegenwärtig schlechte Schrottmarktlage, die zur Zeit, wie schon ausgeführt, den Bestand der Düsseldorfer Schrott-Börse gefährdet, läßt in Schrottkreisen den Wunsch nach einem Ausgleich auf dem Weltmarkt aufkommen. Die Ausfuhrfrage steht daher heute im Mittelpunkt der Erörterungen. Bei der Bedeutung, die dem Schrott als Rohstoff für die Hüttenindustrie zukommt, erscheint es notwendig, nachzuprüfen, ob die Bedingungen für eine Ausfuhr gegeben sind, oder ob diese im volkswirtschaftlichen Interesse zu unterbleiben hat.

Vor dem Kriege bestand in keinem eisenproduzierenden Land ein Ausfuhrverbot für Schrott. Dies beruhte hauptsächlich wohl darauf, daß man dem Schrott als Rohstoff eine im Verhältnis zur heutigen Zeit nur untergeordnete Bedeutung beimaß. Erst die Kriegszeit brachte sowohl natürliche wie auch staatlich angeordnete Ausfuhrverbote. Diese beruhten einerseits auf der Absperrung vom Weltmarkt, andererseits auf der zwingenden Notwendigkeit, aus kriegstechnischen und finanzpolitischen Gründen jeden im Lande befindlichen Rohstoff restlos zu erfassen, oder auf Mittel zu sinnen, die fehlenden bezw. in ungenügenden Mengen vorhandenen Rohstoffe durch im Lande vorhandene Surrogate zu ersetzen. Besonders dringend wurde diese Maßnahme für Deutschland, das als einzige auswärtige Rohstoffquelle nur die schwedischen Erze besaß, die natürlich bei weitem den Kriegsbedarf nicht decken konnten.

Noch größere Bedeutung gewann aber die Ausfuhrfrage für uns in der Nachkriegszeit, als durch die Deutschland aufgezwungene Vernichtung seiner Kriegsanlagen (Festungen, Flottenstützpunkte, Kriegsschiffe usw.) ein gesteigerter Schrottenfall entstand. Wenn dieser dadurch plötzlich vorhandene riesige Schrottvorrat keine Ausfuhrfreiheit zur Folge hatte, so lag es daran, daß es für Deutschland ein dringendes Gebot der Stunde war, jeden im Inland vorhandenen Rohstoff der Produktion zuzuleiten, um einen noch stärkeren Währungsverfall zu verhüten. Man wird dabei von dem Gedanken ausgegangen sein, daß für die ans Ausland gelieferten Fertigprodukte ein höherer Erlös erzielt wird als für die Ausfuhr von Rohmaterialien. Mit der Stabilisierung der deutschen Währung im November 1923, wodurch automatisch die amerikanischen Preisverhältnisse auf Deutschland übertragen wurden, änderte sich die Lage völlig. Die deutschen Produkte waren nicht mehr konkurrenzfähig, und damit die Entscheidung von Ausfuhrverbot oder Ausfuhrfreiheit dringend geworden. Man mußte erwägen, ob es besser sei, überhaupt nichts zu exportieren oder die passive Handelsbilanz etwas zu unseren Gunsten zu ändern, indem man wenigstens den Schrott als Rohmaterial im Ausland abzusetzen suchte. Die anfangs aber verhältnismäßig noch gut beschäftigte Eisenindustrie war natürlich

sehr dagegen, den Preis dieser im Inland vorhandenen Rohstoffe durch eine Ausfuhrfreiheit und der damit verbundenen Verringerung des im Inland vorhandenen Schrottvorrats gesteigert zu sehen. Man braucht nur die Gründe zu betrachten, die gegen die Errichtung der Düsseldorfer Schrottbörse von der Eisenindustrie erhoben wurden, um ihre Haltung in der Ausfuhrfrage zu verstehen. In der Zwischenzeit aber hat sich gerade die Beschäftigungslage dieses Produktionszweiges sehr verschlechtert, dagegen seine Stellungnahme zu einer Ausfuhrerlaubnis nicht geändert. Immer noch wird ein Ausfuhrverbot begründet mit den beiden Argumenten der knappen Schrottdecke und der Preisfrage.

Andererseits wird von den Schrotthändlern der Wunsch nach Ausfuhrfreiheit befürwortet, indem sie anführen, daß die prekäre Lage auf dem Schrottmarkt, die durch den gegenwärtigen Stillstand der Eisenindustrie hervorgerufen wird, durch eine Ausfuhr gebessert oder wenigstens gemildert werde.

Als bester Beweis für die augenblicklich ungünstige Lage auf dem Schrottinlandsmarkt mögen folgende Zahlen dienen, die die Entwicklung des Schrottpreises während des Kalenderjahres 1925 zeigen:

Jahr	Durchschnittspreise für: Kernschrott	Walzwerksschrott bzw. Stahlschrott
1913[1])	55—59 ℳ	62—65 ℳ
1925[2]) (Januar)	62,22 ℳ	64,22 ℳ
(Februar)	59,44 ℳ	61,44 ℳ
(März)	56,54 ℳ	58,54 ℳ
(April)	60,62 ℳ	
(Mai)	56,94 ℳ	58,94 ℳ
(Juni)	51,69 ℳ	53,69 ℳ
(Juli)	48,50 ℳ	50,50 ℳ
(August)	45,40 ℳ	47,40 ℳ
(September)	43,00 ℳ	45,05 ℳ
(Oktober)	38,50 ℳ	40,50 ℳ
(November)	35,33 ℳ	37,33 ℳ

Diese Preisentwertung für Schrott ist, wie schon bemerkt, auf die allgemeine Wirtschaftsdepression zurückzuführen, die einen Rückgang in der Stahlverarbeitung und damit auch in der Nachfrage nach seinen Rohstoffen, Erz und Schrott hervorruft.

Auch das Valutadumping Frankreichs, des eisenreichsten europäischen Landes, gestaltet die Schrottlage ungünstig. Frankreich macht heute ungefähr eine ähnliche Inflationsepoche durch wie Deutschland vor einigen Jahren. Es verdrängt durch seine niedrigen Preise einerseits die teuren mit höheren Gestehungskosten belasteten Produkte anderer Länder und ruft gleichzeitig dadurch den Tiefstand der Eisenindustrie und als deren Folge die geringe Nachfrage nach Schrott hervor.

[1]) Mohr, a. a. O. S. 18.
[2]) Metallbörse 1925, Nr. 97.

Zum Schluß seien noch die letzten Bestrebungen und Nachrichten erwähnt, die eine kontingentierte Ausfuhr von Schrott erlauben wollen. Diese wird jedenfalls zur Belebung des Schrottmarktes beitragen, andererseits auch die deutsche Industrie nicht schädigen, da sie ja jederzeit bei günstigeren Wirtschaftsverhältnissen rückgängig gemacht werden kann. Es wird durch eine beschränkte Schrottausfuhrerlaubnis sowohl Schrotthändlern wie auch der Eisenindustrie gedient, indem einerseits der Schrotthandel am Leben erhalten wird, andererseits die von der Eisenindustrie gewünschte Erhaltung des vorhandenen Schrottvorrats nicht allzu erheblich zu ihren Ungunsten geändert wird.

Jedoch ist bei der Erteilung einer Ausfuhrerlaubnis zu berücksichtigen, daß ein gewisser Vorrat an Schrott dem Inlande immer erhalten bleibt, um bei günstigerer Entwicklung der Konjunktur die Eisenindustrie nicht dadurch zu benachteiligen, daß eine übergroße Preissteigerung bei der nunmehr eingetretenen Nachfrage einsetzt.

Schluß.

Als Ergebnis unserer Untersuchungen können wir feststellen, daß unsere einheimischen Erzvorkommen schon vor dem Kriege den Erzbedarf unserer Industrie bei weitem nicht decken konnten. Eine gänzliche Umgestaltung unserer Erzbasis trat erst recht nach dem Kriege durch den Verlust des Minettegebiets ein. Eine Abhilfe, die von einer entsprechenden Erzeinfuhr absieht, schien nur durch eine erhöhte Steigerung unserer eigenen Erzproduktion möglich, soweit diese ohne Schädigung ihrer Nachhaltigkeit angängig ist. Da auch bei intensivester Ausnutzung der uns noch verbleibenden Erzvorkommen unserem Erzmangel nur wenig hätte abgeholfen werden können, war eine stärkere Heranziehung eines Ersatzrohstoffes, der sich uns im Eisenschrott darbietet, unbedingt notwendig. Der Schrott mußte also als Erzsurrogat größte Beachtung finden, die in einer kurzen Schilderung des eisenindustriellen Erzeugungsprozesses zum Ausdruck kam und die uns zeigte, welche Rolle der Schrott als Rohstoff bei den einzelnen Verfahren der Eisenerzeugung spielt. Nicht nur bei der Stahlproduktion, wie vorwiegend beim Siemens-Martinverfahren, sondern auch im Hochofen findet er bereits während des Krieges und erst recht in der Nachkriegszeit als reiner Erzersatz immer mehr und mehr Eingang.

Danach hatten wir uns zu fragen, welche Wirkung diese vermehrte Schrottverwendung auf die Gestaltung der Produktionslage unserer Eisenindustrie ausüben mußte. Zu diesem Zwecke behandelten wir im zweiten Kapitel zunächst die Produktionsverhältnisse der Vorkriegszeit unter besonderer Berücksichtigung unserer Erzversorgung. Es wurden vor allem die einzelnen Gebiete intensivester Bewirtschaftung gestreift, wie einmal das rheinisch-westfälische, andererseits das Minetterevier, nach des-

sen Verlust wir nun bestrebt sein müssen, überall von der extensiven zur intensiven Wirtschaftsform zu gelangen. Als Beweis für derartige Möglichkeiten wurde an die oberschlesische Eisenindustrie erinnert, die selbst nur über geringe eigene Erze verfügt, trotzdem aber in großer Blüte dasteht. Analog bietet sich auch für uns ein Weg, der den Stahlerzeugungsprozeß selbst betrifft und seine Lösung im Siemens-Martin-Verfahren findet. In Erkenntnis dieser Tatsache läßt sich daher schon während der Kriegszeit, als die Erze knapp zu werden begannen, eine starke Zunahme der Produktion an Siemens-Martin-Stahl beobachten, die erst recht nach dem Kriege anhält, so daß schon von einer Verschiebung unserer Produktionslage nach der Schrottseite hin gesprochen werden kann. Diese gilt nicht nur für Deutschland allein, sondern läßt sich für alle eisenerzeugenden Länder der Welt wahrnehmen, wie an einer Tabelle nachgewiesen wird. Zuvor schien es in diesem Zusammenhang angebracht, die deutsche Eisenerzeugung und ihre Stellung im Weltverkehr vor und nach dem Kriege einer Kritik zu unterziehen und bei dem allgemeinen Rückgang der Welterzeugung in der Nachkriegszeit die Feststellung machen zu müssen, daß durch den Versailler Vertrag nicht nur das deutsche Wirtschaftsleben zerrissen, sondern auch das wirtschaftliche Gleichgewicht ganz Europas gestört wird.

Wenn die deutsche Industrie nun durch stärkeren Uebergang zum Siemens-Martin-Verfahren ihre Erznot teilweise zu beheben sucht, so müssen andererseits auch die Voraussetzungen für einen erhöhten Schrottverbrauch geschaffen, d. h. die Intensivierung der Schrottversorgungswirtschaft angestrebt werden. Wie weit diese erreicht ist, lehrt uns das dritte Kapitel, das uns vorher noch einen kurzen schrott-theoretischen Ueberblick gibt, in welchem wir auf die Bedeutung der Schrottentstehung und ihre Beziehung zur Erzfrage Stellung nehmen konnten. Wir kamen zu dem Ergebnis, daß das Schrottproblem eine gewisse Lösung der Erzfrage gestattet, insofern als wir nicht einen zukünftigen Mangel an Eisenerzen überhaupt, sondern nur einen solchen an nicht genügend eisenhaltigen Erzen annehmen. Da aber der Schrott einen Rohstoff von 100%igem Eisengehalt darstellt, wird es später immerhin möglich sein, auch die ganz gering eisenhaltigen, heute noch nicht abbauwürdigen Erze, die im Ueberfluß vorhanden sind, zu verhütten. Es ist daher nötig, schon jetzt der Schrottfrage größte Beachtung zu schenken und sich die restlose Schrotterfassung, sowie die planvolle Schrottverteilung angelegen sein zu lassen. In welcher Weise Schrotthandel und Schrottorganisationen, sowie die Schrottbörse hierzu beitragen, zeigen unsere nächsten Ausführungen. Im besonderen wurde die Schrottbörse eingehender berücksichtigt, da sie als jüngste Erscheinung auf dem Schrottmarkt noch keine allgemeine Würdigung finden konnte.

Im letzten Kapitel wurde zur gegenwärtigen Ausfuhrfrage für Schrott und ihrer Bedeutung für den deutschen Schrottmarkt Stellung genommen.

Anhang.

Anlage 1.

Lieferungsbedingungen des deutschen Schrotthandels.

Festgestellt vom Verein zur Wahrung gemeinsamer wirtschaftlicher Interessen des Schrottgroßhandels Düsseldorf und der Zentralstelle deutscher Schrotthändler, Berlin.
(15. Juli 1921.)

Nachstehende Bedingungen sind für Käufer und Verkäufer bei Abschlüssen in Schrott bindend, sobald bei Tätigung des Abschlusses „Lieferungsbedingungen des deutschen Schrotthandels" (oder „Schrottbedingungen" oder „Schrottlieferungsbedingungen") vereinbart sind.

1. Jedes Angebot oder Gebot ist, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist, gültig auf sofortige Zusage.

2. Freibleibend bedeutet unverbindlich.

3. Die Tonne ist gleich 1000 kg.

4. „Frei Station Revier" oder „freie Station rhein.-westf. Revier" bzw. „frei Werk Revier" oder „frei Werk rhein.-westf. Revier", bzw. „frei Lager Revier" oder „frei Lager rhein.-westf. Revier" heißt: „frachtfrei nach allen geographisch zwischen den Plätzen Dortmund, Hagen, Düsseldorf oder Rheinhausen-Friemersheim gelegenen Stationen, bzw. Verbrauchswerken, bzw. Lagerplätzen, diese Städte und Lagerplätze selbst eingeschlossen."

5. Chargierfähig für Martinwerke — ofenfertig bedeutet muldenfähiges, nicht sperriges Material von nicht über 1,5 m Länge, 0,5 m Breite und nicht über 200 kg Stückgewicht. Das Material muß frei sein von Bestandteilen und Ueberzügen, die für die Verhüttung schädlich sind.
Andere Abmessungen bedingen Vereinbarungen von Fall zu Fall.

6. Unter Aufrechterhaltung der Lieferantenhaftung für die Anwendung des billigsten Frachtsatzes wird dem Lieferanten, wenn eine oder zwei Ladungen („Doppelladungen" oder „Waggons") Gegenstand des Kaufvertrages sind, freigestellt, die eine Ladung mit 10—15 t und die zwei Ladungen mit 20—30 t zu liefern. Bei einer Vielzahl von Ladungen als Quantitätsbezeichnung ergibt sich das Gesamtgewicht mit je 10 t für die Ladung (z. B. fünf Ladungen sind 50 t).

7. „Circa" („ca") heißt — 5% (plus oder minus 5 vom Hundert). Bei Mengen über 100 t darf diese Toleranz jedoch nicht mehr als 5 t maxima betragen.

8. Bei Gewichtsangabe „von — bis — Tonnen" hat der Verkäufer die Wahl, das geringere oder das höhere Quantum zu liefern. Der Käufer kann jedoch jederzeit den Verkäufer zur Angabe der genauen Liefermenge auffordern. Die Erklärungen des Verkäufers über die genaue Liefermenge müssen spätestens am dritten Werktage nach Eingang der Aufforderung abgehen. Erfolgt die Erklärung nicht rechtzeitig, so ist die Mindestmenge Vertragsgegenstand.

9. Bei Lieferungen über das abgeschlossene Quantum hinaus hat der Käufer die Wahl:

a) die überlieferten Mengen zu dem Preis zu verrechnen, der am Tage des Bekanntwerdens der Ueberlieferung gültig war.

b) die Uebernahme der überlieferten Menge zu verweigern;

c) gleichwertige Ware auf Verkäufers Kosten zurückzuliefern;

d) Schadenersatz zu verlangen, namentlich auch soweit durch die Ueberlieferung der Käufer in seinen anderen Dispositionen benachteiligt wurde;

e) die Sache so zu behandeln, als ob die Ueberlieferung überhaupt nicht in irgendeinem Vertragsvorgang liege.

Die Rechte des Käufers können auch unter verschiedenen dieser Gesichtspunkte gleichzeitig gewährt werden. Bei Ueberlieferungen von nicht mehr als 20 t ist das Recht unter d) und unter e) nicht gegeben.

Die obigen Rechte sind vom Käufer innerhalb einer Frist von sechs Werktagen auszuüben. Die Frist beginnt mit dem Werktage des Eintreffens der Benachrichtigung beim Käufer, daß der Abschluß überliefert ist und endigt mit dem darauffolgenden sechsten Werktage. Versäumt der Käufer die für sein Wahlrecht gegebene Frist, so kann der Verkäufer Uebernahme zu dem unter a) vorgesehenen Tagespreis, jedoch nicht über den Abschlußpreis hinaus, verlangen.

10. Für alle Abschlüsse ist „Werksgewicht" und „Werksbefund" maßgebend.

„Werksgewicht" bedeutet Bindung beider Vertragsteile an die Gewichtsfeststellung durch das empfangende Werk bzw. Lager. Die Gewichtsermittlung muß durch Verwiegen des beladenen und entladenen Waggons vorgenommen werden. Mangels Gewichtsfeststellung durch das empfangende Werk bzw. Lager gilt unter den Lieferanten das zwischen dem Werk und dem Lieferanten verrechnete Gewicht.

„Werksbefund" bedeutet, daß die auf dem Werk getroffenen Feststellungen von dem Käufer alsbald an den Lieferanten weitergegeben werden müssen, und daß die etwa vorliegenden Mängelrügen rechtzeitig sind, sofern sie nur ordnungsmäßig hinter der Werksfeststellung der Reihe nach an die Lieferanten weiter geleitet werden. Die auf dem Werk bzw. Lager getroffenen Feststellungen gelten als anerkannt, wenn nicht unverzüglich von der an der Lieferung beteiligten Firma Widerspruch erhoben wird.

11. Die Mängelrüge muß vor oder während des Entladens unverzüglich ausgesprochen werden. Bei Beziehern ohne Gleisanschluß gilt die Mängelrüge noch als rechtzeitig, wenn sie bei Ankunft der Ware auf dem Lager oder dem Fabrikhof unverzüglich erfolgt. Nach der Entladung gilt das Material als abgenommen und genehmigt, sofern sich nicht nachher noch „geheime Mängel" herausstellen.

12. Wird eine geweigerte Ladung von über seiten des Lieferanten nach anderer Seite verfügt, so bedeutet die Fortnahme des Materials Anerkennung der Weigerung. Sämtliche entstehenden Kosten, wie Standgelder, Rangiergebühren, Löhne, Telegramm- und Telephongebühren und andere Spesen gehen zu Lasten des Lieferanten.

13. Die Lieferung ist als erfolgt anzusehen, wenn das Material auf dem Bestimmungswerk oder -Ort eingetroffen ist.

Die Frage des Erfüllungsortes wird hierdurch nicht berührt.

Die Vereinbarung eines Preises „ab Lieferstation" schließt eine Mängelrüge nach Eingang der Ware auf der Bestimmungstation nicht aus.

14. Die Zahlung der Rechnungen hat, wenn nichts anderes vereinbart ist, am 15.—20. des der Lieferung folgenden Monats — geordneten Eingang und rechtzeitige Berechnung des Materials vorausgesetzt — zu erfolgen. Das Material ist geordnet eingegangen, wenn die Werksaufgabe vorliegt.

15. Die Vertragsteile unterwerfen sich unter Ausschluß des Rechtsweges für alle Streitsummen bis zu einem Betrage von 30 000 M.[1]) einem Schiedsgericht. Bei Geltendmachung von Gegenforderungen entscheidet das Schiedsgericht für seine Zuständigkeit selbst und endgültig. Dasselbe gilt für die Wertfestsetzung der Klageforderung in bezug auf Festsetzung der Kosten.

In das Schiedsgericht beruft jeder Streitteil einen Schiedsrichter aus dem Kreise der Mitglieder von Berufsorganisationen bzw. von Angestellten dieser Mitglieder. Sofern diese den Streit nicht zu schlichten vermögen, wählen sie einen Obmannn. Ist Einigung über die Person des Obmanns nicht möglich, so haben die Schiedsrichter eine deutsche Handelskammer um die Ernennung eines Obmannes zu bitten. Wenn die Schiedsrichter sich über

[1]) Bei Feststellung der Bedingungen entsprachen 30 000,— M. ungefähr dem Werte von 20—30 t Schrott (s. Mohr, a. a. O. S. 43).

die anzurufende Handelskammer nicht einigen können, so soll durch Los entschieden werden, welche der beiden vorgeschlagenen Handelskammern den Obmann zu ernennen hat. Der zu ernennende Obmann muß Volljurist sein. Auch bei Streitgegenständen von mehr als 30 000 M. soll die Anrufung eines Schiedsgerichts tunlichst versucht werden.

Für das Schiedsgerichtsverfahren sind im übrigen die Vorschriften der Zivil-Prozeß-Ordnung maßgebend.

Anlage 2.

Satzungen der Schrottbörse zu Düsseldorf.

§ 1.

Zweck.

Die Schrottbörse zu Düsseldorf bezweckt, den An- und Verkauf von Schrott in börsenmäßiger Weise wie folgt zu regeln. Die Schrottbörse untersteht der Aufsicht der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf.

§ 2.

Tagungen.

Zu diesem Zwecke finden in Düsseldorf Zusammenkünfte der Mitglieder (Börsenversammlungen) statt. Die Zeit der Börsenversammlungen bestimmt der Vorstand.

§ 3.

Geschäftsjahr.

Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 4.

Organe.

Die Schrottbörse hat folgende Organe:

1. Vorstand,
2. Mitglieder-Versammlung,
3. Geschäftsführung,
4. Ehrengericht.

§ 5.

Vorstand.

Der Vorstand besteht aus mindestens sechs Mitgliedern. Die Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf bestellt die Hälfte der Mitglieder; die übrigen werden jeweils in der ordentlichen Mitglieder-Versammlung mit einfacher Stimmenmehrheit der Anwesenden gewählt. Wiederwahl ist zulässig.

Der Vorstand gibt sich seine Geschäftsordnung selbst und wählt aus seiner Mitte den Vorsitzenden sowie den ersten und zweiten Stellvertreter. Ihm obliegt auch die Ueberwachung der Geschäftsführung. Der Vorsitzende bzw. die Stellvertreter berufen nach Bedarf Vorstandssitzungen sowie außerordentliche Mitglieder-Versammlungen ein; bestimmen deren Zeit, Ort und Tagesordnung und leiten die Sitzungen.

Vorstand im Sinne des § 26 B.G.B. ist der Vorsitzende, im Verhinderungsfalle dessen Stellvertreter.

Der Vorstand kann auch aus den Kreisen der Börsenmitglieder Ausschüsse zwecks Bearbeitung bestimmter Aufgaben zulassen.

§ 6.

Zulassung.

Ueber die Zulassung entscheidet der Vorstand. Anträge sind an die Geschäftsführung zu richten.

Die mit der Befugnis zur Teilnahme am Börsenhandel zugelassenen Börsenbesucher erhalten gegen Zahlung der Gebühr eine Börsenkarte, die übrigen, insbesondere die ohne Befugnis Zugelassenen, eine Eintrittskarte.

Die Beamten der Industrie- und Handelskammer, der Geschäftsführung und alle Personen, die vermöge ihres Amtes den Börsenversammlungen beizuwohnen berechtigt sind, haben, ohne einer besonderen Zulassung zu bedürfen, Zutritt zu der Börse und erhalten kostenfrei eine Eintrittskarte.

Die Karten werden, sofern nicht etwas anderes bestimmt ist, für die Dauer eines Kalenderjahres ausgestellt und sind nur für die Personen gültig, auf deren Namen sie lauten.

§ 7.

Voraussetzungen zur Zulassung.

Dauernd und mit der Befugnis zur Teilnahme am Börsenhandel können zum Börsenbesuche zugelassen werden geeignete volljährige Personen, die als Einzelkaufleute, persönlich haftende Gesellschafter einer offenen Handelsgesellschaft oder Kommanditgesellschaft oder gesetzliche Vertreter einer juristischen Person in einem Handels- oder Genossenschaftsregister eingetragen sind, sowie die mit schriftlicher Vertreterbefugnis für ihre Firma versehenen Personen.

Die Zulassung der in Absatz 1 genannten Personen kann zurückgenommen werden, wenn sich herausstellt, daß sie in Unkenntnis von Tatsachen erfolgt ist, bei deren Kenntnis der Antrag auf Zulassung abgelehnt worden wäre, ferner, wenn der Zugelassene wegen eines gemeinen Vergehens rechtskräftig verurteilt, oder ihm die Erlaubnis zum Betrieb seines Gewerbes entzogen wird, schließlich, wenn sie sich groben Verstoßes gegen die Satzungen schuldig machen.

§ 8.

Antrag auf Zulassung.

Der Antrag auf Zulassung zum Börsenbesuche ist schriftlich an die Geschäftsführung zu stellen. Der Antrag muß von drei Mitgliedsfirmen unterstützt werden. Diese auskunftgebenden Mitgliedsfirmen haben schriftlich oder zu Protokoll die Erklärung abzugeben, daß sie nach sorgfältiger Prüfung den Antragsteller für eine Persönlichkeit halten, die — in dem Falle des § 7 — der Achtung ihrer Berufsgenossen und der dauernden Zulassung zum Börsenhandel, — in dem Falle des § 6 — der Achtung der Börsenbesucher und der Zulassung zum Börsenbesuch würdig ist. Darüber hinaus können von den Gewährsfirmen auch sonstige Auskünfte über die Personen und die Vermögensverhältnisse des Antragstellers gefordert werden.

§ 9.

Zulassungsverfahren.

Der Antrag auf Zulassung ist mit Nennung der Gewährsmänner während zwei Monaten, mindestens an vier Börsentagen, durch Aushang zur Kenntnis der Börsenbesucher zu bringen.

Nach Ablauf dieser Frist entscheidet der Vorstand in ordnungsmäßig geladener Sitzung bei Anwesenheit von mindestens fünf Mitgliedern in geheimer Abstimmung mit einfacher Stimmenmehrheit über den Antrag. Bis zur Entscheidung ist dem Antragsteller der Besuch der Börse nicht gestattet.

Wird der Antrag auf Zulassung abgelehnt, so darf er innerhalb sechs Monaten nach der Ablehnung nicht wiederholt werden.

Die Ablehnung von Zulassungsanträgen erfolgt ohne Angabe von Gründen mittels eingeschriebenen Briefes. Gegen die Ablehnung ist innerhalb 8 Tagen die Beschwerde an die Industrie- und Handelskammer zulässig.

§ 10.

Die Zulassung zum Börsenbesuch muß, insoweit nicht die Landesregierung gemäß § 7, Abs. 4 des Börsengesetzes Ausnahmen gestattet, versagt werden:

1. Personen, die sich nicht im Besitze der bürgerlichen Ehrenrechte befinden.
2. Personen, die infolge gerichtlicher Anordnung in der Verfügung über ihr Vermögen beschränkt sind.
3. Personen, welche wegen betrügerischen Bankerotts rechtskräftig verurteilt sind.
4. Personen, die wegen einfachen Bankerotts rechtskräftig verurteilt sind.
5. Personen, die sich im Zustand der Zahlungsunfähigkeit, auch der Geschäftsaufsicht befinden, oder Vertreter einer juristischen Person sind, die sich im Zustande der Zahlungsunfähigkeit, auch der Geschäftsaufsicht befindet.

   Als zahlungsunfähig im Sinne dieser Vorschrift gilt schon, wer Gläubigern über unstreitige Schuldverbindlichkeiten Vergleichsvorschläge macht, oder eine unstreitige und fällige Schuldverbindlichkeit unberichtigt läßt. Unstreitige Schuldverbindlichkeiten stehen solchen gleich, die durch rechtskräftiges Urteil oder den Schiedsspruch eines Börsenschiedsgerichts oder für vollstreckbar erklärten Schiedsspruch eines anderen Schiedsgerichts festgestellt sind.
6. Personen, die sich dem Spruch des Schiedsgerichts der Schrottbörse nicht unterwerfen und die durch rechtskräftige oder für sofort wirksam erklärte ehrengerichtliche Entscheidung von dem Besuche der Börse ausgeschlossen sind.
7. Personen, die an einer die übrigen Börsenbesucher oder den Verkehr an der Börse belästigenden oder gefährlichen Krankheit leiden.
8. Personen oder Firmen, soweit ein Handelsunternehmen in Frage kommt, die nicht im Besitze einer Großhandelsbescheinigung nach § 11 des Gesetzes über den Verkehr mit unedlen Metallen sind.
9. Personen oder Firmen, gegen die bei unbestrittenen Rechtsansprüchen ein Pfändungsverfahren eingeleitet wurde.
10. Personen oder Firmen, welche sich ihren Leistungen und Verpflichtungen (Lieferung und Zahlung) durch Einwendung zu entziehen versuchen, welche nach allgemein kaufmännischem Empfinden als unehrenhaft angesehen werden (Differenzeinwand, betrügerische Machenschaften und dergl.).
11. Personen oder Firmen, welche falsche Nachrichten, die eine Einwirkung auf das Börsengeschäft auszuüben geeignet sind, wissentlich verbreiten.

Tritt einer der zu 1—5 und 7—11 gedachten Fälle erst nach der Zulassung ein, so ist die Zulassung mittels Beschlusses des Vorstandes zurückzunehmen.

§ 11.

Mit Ausschließung vom Börsenbesuch auf mindestens 3 Börsentage und höchstens ein Jahr oder mit einer Geldstrafe bis in Höhe des vom Vorstand festgesetzten Gegenwertes von mindestens 100 Goldmark, oder beim Vorliegen mildernder Umstände mit einem Verweis, wird bestraft, wer

1. in den Börsensälen oder den zugehörigen Nebenräumen während der Börsenzeit
   a) Anordnungen des Vorstandes zuwiderhandelt,
   b) die Ordnung oder den Geschäftsverkehr an der Börse stört,
2. in zur Zulässigkeit des Vorstandes gehörenden Sachen oder in anderen Angelegenheiten als Anzeigender oder Beschuldigter auf Ladung des Vorstandes unentschuldigt ausbleibt, oder unbefugt das Zeugnis verweigert, oder ein unwahres Zeugnis ablegt.

Der Vorstand kann die Veröffentlichung der Bestrafung durch Aushang in den Börsensälen während 3 Börsentagen anordnen.

Auf das Verfahren findet § 15 sinngemäß Anwendung, doch bedarf es bei Bestrafungen gemäß § 11, Absatz 1, Ziffer 2, keiner Ladung vor den Untersuchungsausschuß.

Der Vorstand ist nach Anhörung des Börsenbesuchers berechtigt, diesem den Zutritt zu den Börsenversammlungen bis zur Beendigung des einzuleitenden Verfahrens zu versagen.

§ 12.

Das Recht zum Börsenbesuch geht verloren:

1. durch Verzicht gegenüber dem Vorstand,
2. durch Fortfall der für die Zulassung vorausgesetzten Eigenschaften,
3. durch Ausschließung vermöge ehrengerichtlicher Entscheidung oder Beschlusses des Vorstandes,
4. durch Zurücknahme der Zulassung,
5. durch Verzug in der Zahlung des Jahresbeitrages oder der Eintrittsgebühren.

Hinsichtlich des Jahresbeitrages gilt eine Erklärung nach Ziffer 1 als zum Jahresabschluß abgegeben.

§ 13.

Bei Beschlüssen auf Zurücknahme der Zulassung (§ 12) und auf Bestrafung kann der Vorstand die Veröffentlichung durch Aushang in den Börsensälen auf die Dauer von 3 Börsentagen anordnen.

§ 14.

Ist gegen einen Börsenbesucher ein gerichtliches Hauptverfahren wegen des Verdachts eines gemeinen Vergehens, ein Verfahren auf Schließung des Gewerbebetriebes nach § 9 und auf Untersagung nach § 11 des Gesetzes über den Verkehr mit unedlen Metallen, soweit ein Handelsunternehmen in Frage kommt, oder ehrengerichtliches Hauptverfahren eingeleitet, so kann der Vorstand beschließen, daß bis zu dessen Beendigung sein Recht zum Börsenbesuche ruht.

Der Verlust des Rechtes zum Börsenbesuch ist auf die Zahlung des Jahresbeitrages ohne Wirkung; ebenso findet eine Erstattung der gezahlten Beiträge nicht statt.

§ 15.

Bevor die Beschlüsse auf Zurücknahme der Zulassung (§ 12), Bestrafungen (§ 11) und Ruhen des Rechtes zum Börsenbesuche (§ 14) gefaßt werden, ist der Betroffene zu seiner Vernehmung zu laden. Der Ladung bedarf es nicht, wenn die Zurücknahme der Zulassung durch den Betroffenen oder seine Firma von selbst nachgesucht wird.

Die Beschlüsse auf Ablehnung eines Zulassungsantrags, Zurücknahme der Zulassung, Bestrafung und Ruhen des Rechtes zum Börsenbesuche sind dem Betroffenen zuzustellen. Handelt es sich bei solchen Beschlüssen um einen kaufmännischen Angestellten, so erfolgt die Zustellung an den Börsenbesucher, auf dessen Namen die Karte des Angestellten ausgestellt ist.

Bei unbekanntem Aufenthalte des Empfangsberechtigten werden Ladungen und Beschlüsse durch Aushang in den Börsensälen während 3 Börsentagen zugestellt. Gegen die im Abs. 2 bezeichneten Beschlüsse, sowie gegen den Beschluß der Veröffentlichung (§ 23) ist binnen einer Woche nach Zustellung die Beschwerde an die Industrie- und Handelskammer Düsseldorf zulässig. Der Vorstand kann jedoch bei diesen Beschlüssen anordnen, daß die Wirkung sofort eintritt.

§ 16.

Gäste.

Ohne besonderen Zulassungsbeschluß, jedoch nach vorheriger Anmeldung bei der Geschäftsführung, dürfen höchstens fünfmal jährlich einwandfreie, volljährige Personen gegen Lösung einer Tageskarte, deren Preis vom Vorstand festgesetzt wird, der jedoch mindestens ein Zwanzigstel des Jahresbeitrages betragen muß, durch gemäß § 7 Abs. 1 dieser Ordnung zugelassene Besucher in die Börse eingeführt werden.

§ 17.

Mitgliederversammlungen.

Die ordentliche Mitgliederversammlung findet alljährlich möglichst im ersten Viertel des Geschäftsjahres statt; Einladungen hierzu müssen den Mitgliedern mit Angabe der Tagesordnung mindestens 3 Wochen vorher zugesandt werden. In der ordentlichen Jahresversammlung sind folgende Punkte zu regeln:

1. Bericht über das abgelaufene Geschäftsjahr.
2. Vorlegung und Genehmigung der Jahresrechnung, sowie Entlastung für das abgelaufene Geschäftsjahr.
3. Aufstellung eines Haushaltsvoranschlages für das neue Geschäftsjahr.
4. Vorstandswahlen, soweit nicht durch besondere Bestimmungen, insbesondere § 5, etwas anderes vorgeschrieben ist.
5. Wahl der Rechnungsprüfer.

Außerordentliche Versammlungen finden nach Bedarf statt, sowie, wenn mindestens die Hälfte der Börsenmitglieder eine solche schriftlich beantragen.

Ueber die Anträge, die nicht spätestens 5 Tage vor der Mitgliederversammlung in den Händen der Geschäftsführung sind, kann nur dann verhandelt und Beschluß gefaßt werden, wenn zwei Drittel der stimmberechtigten Anwesenden damit einverstanden sind.

§ 18.

Stimmrecht.

Jede Mitgliedsfirma hat eine Stimme; Uebertragung der Stimme ist nicht zulässig.

Beschlüsse werden, soweit nichts anderes vorgeschrieben ist, mit einfacher Stimmenmehrheit entschieden. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

§ 19.

Niederschriften.

Ueber die ordentlichen und außerordentlichen Mitgliederversammlungen ist eine von dem Vorsitzenden und vom Geschäftsführer zu unterzeichnende Niederschrift anzufertigen, die jedem Mitglied zugesandt wird, wenn die Versammlung es ausdrücklich beschließt.

§ 20.

Geschäftsführung und Vertretungsbefugnisse.

Der Vorstand bestellt einen Geschäftsführer, der die Geschäfte der Schrottbörse führt. Der Vorstand und der Geschäftsführer vertreten die Schrottbörse gesetzlich jeder für sich. Der Geschäftsführer und die Angestellten der Schrottbörse dürfen bei keinem Mitglied angestellt, beteiligt oder in irgendeiner Form innerhalb und außerhalb der Börse tätig sein, es sei denn nach vorheriger ausdrücklicher Einwilligung des Vorstandes. Der Geschäftsführer wohnt den Vorstandssitzungen bei und hat Zutritt zu allen Versammlungen der Schrottbörse.

§ 21.

Ehrengericht.

Das Ehrengericht besteht aus 5 ordentlichen und 3 stellvertretenden Mitgliedern, die die Industrie- und Handelskammer auf die Dauer von 3 Jahren wählt. Außerdem gehört dem Ehrengericht der Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer oder dessen Stellvertreter als beratendes Mitglied an. Im Falle des Ausscheidens eines Mitgliedes wählt die Industrie- und Handelskammer für den Rest der Amtsdauer einen Ersatzmann.

Zur Beschlußfähigkeit ist die Besetzung des Ehrengerichts mit 5 stimmberechtigten Mitgliedern erforderlich.

Das Ehrengericht tritt gemäß § 10 BG. in Tätigkeit; es ist namentlich auch befugt, solche Personen von der Börse auszuschließen, welche falsche

Nachrichten, die eine Einwirkung auf das Börsengeschäft auszuüben geeignet sind, wissentlich verbreiten.

Von den Entschließungen des Ehrengerichts ist dem Börsenvorstand umgehend Mitteilung zu machen.

§ 22.

Schiedsgericht.

Zur Schlichtung von Streitigkeiten, die sich aus an der Börse zum Abschluß gekommenen Geschäften ergeben, muß unter Ausschluß des Rechtsweges das Schiedsgericht der Schrottbörse in Anspruch genommen werden. Das Verfahren hierfür ist durch eine besondere Schiedsgerichtsordnung geregelt.

§ 23.

Beiträge.

Der Jahresbeitrag, das Eintrittsgeld und die Gebühr für die Gastkarten werden vom Vorstand vorbehaltlich der Zustimmung der Mitgliederversammlung festgesetzt. Der Jahresbeitrag wird an Hand des Haushaltsplanes festgelegt und ist innerhalb vier Wochen nach Aufforderung durch Rundschreiben zu entrichten. Der Geschäftsführer hat das Recht, außerordentliche Beiträge in Höhe der von der ordentlichen Jahresversammlung beschlossenen Jahresbeiträge einmal jährlich von jedem Mitglied nach vorheriger Genehmigung durch den Vorstand einzufordern. Weitere außerordentliche Beiträge bedürfen der Genehmigung der Mitgliederversammlung, falls diese nicht hierfür bereits den Vorstand ermächtigt hat.

Alle außerordentlichen Beiträge sind sofort nach Aufforderung fällig. Erfüllungsort für Mitgliederleistungen ist beim Sitze der Schrottbörse.

§ 24.

Satzungsänderungen.

Zur Satzungsänderung ist eine Mehrheit von drei Vierteln der abgegebenen Stimmen der Mitgliederversammlung erforderlich.

§ 25.

Auflösung.

Die Auflösung der Schrottbörse kann nur mit drei Vierteln der Stimmen aller Mitglieder in einer Mitgliederversammlung erfolgen. Sind in dieser zwei Drittel aller Mitglieder nicht anwesend, so sind die Mitglieder sofort zu einer neuen außerordentlichen Mitgliederversammlung einzuberufen. Diese neue Versammlung kann die Auflösung der Schrottbörse mit drei Vierteln der Stimmen der erschienenen Mitglieder beschließen. In der neuen Einladung ist hierauf ausdrücklich hinzuweisen.

Im Falle der Auflösung hat die Versammlung über die Verwendung des nach Deckung aller Verbindlichkeiten noch verbleibenden Vermögens der Schrottbörse zu beschließen.

§ 26.

Rechtsfähigkeit.

Die Schrottbörse hat die Form einer juristischen Person (Eingetragener Verein).

Anlage 3.

Tendenzberichte der Düsseldorfer Schrottbörse im ersten Jahre ihres Bestehens.

10. April 1924:

Börse gut besucht, Haltung beiderseits abwartend, Umsatz gering, größere Umsätze nicht zustande gekommen.

24. April 1924:

Der Besuch war nicht so rege wie sonst. Im Einkauf war eine gewisse Zurückhaltung zu beobachten, die mit auf die Geldknappheit zurückzuführen sein dürfte.

1. Mai 1924:

Der Besuch war stark, das Interesse an der Schrottbörse wächst ständig. Unter den Besuchern waren auch Vertreter süddeutscher und ausländischer Firmen zu bemerken. Bei der weiter versteiften Geldknappheit allgemeine Zurückhaltung; die Stimmung unverändert lustlos.

8. Mai 1924:

Angesichts der Schwierigkeiten im Bergbau und der dadurch entstandenen Unsicherheit sind bei der Zusammenkunft in Essen nennenswerte Geschäfte nicht zustande gekommen. Nachfrage bestand nur zu weichenden Preisen, zu denen die Abgeber nicht zu verkaufen geneigt waren.

15. Mai 1924:

Die Lage hat sich durch den Bergarbeiterstreik und die damit im Zusammenhang stehende teilweise Sistierung von Aufträgen der Verbraucher verschärft. Auf beiden Seiten herrscht Zurückhaltung, und Umsätze sind kaum zustande gekommen. Die Börse war schwach besucht.

22. Mai 1924:

Infolge der durch den Bergarbeiterstreik hervorgerufenen Betriebseinstellungen bezw. -einschränkungen der Hüttenwerke sind die Preise nach wie vor sehr gedrückt. Es herrscht absolute Geschäftslosigkeit und abwartende Haltung sowohl bei den Käufern als auch bei den Verkäufern.

5. Juni 1924:

Auf dem Schrottmarkte hat sich seit der letzten Zusammenkunft nichts geändert. Der Besuch der heutigen Börse war mittelmäßig. Käufe und Verkäufe kamen kaum zustande, weil die Auswirkungen des Bergarbeiterstreiks noch nicht überwunden sind und bei vielen Werken der Geschäftsjahresabschluß bevorsteht.

12. Juni 1924:

Besuch mittelmäßig. Vollständige Geschäftsstille, da die Geldknappheit immer schärfere Formen annimmt.

26. Juni 1924:

Besuch war gut, Stimmung absolut lustlos, abwartend und fast ohne jedes Geschäft.

3. Juli 1924:

Besuch mittelmäßig, nur geringfügige Umsätze.

10. Juli 1924:

Besuch gut, Geschäfte kamen kaum zustande.

17. Juli 1924:

Der Besuch war außerordentlich schwach, Geschäfte wurden fast gar nicht getätigt.

24. Juli 1924:

Die Stimmung war etwas freundlicher. Die Umsätze blieben aber gering, da die beteiligten Kreise mit gespannter Aufmerksamkeit auf das Ergebnis der Verhandlungen in London warten.

31. Juli 1924:

Der Besuch war mittelmäßig, die Haltung auf beiden Seiten abwartend.

7. August 1924:

Der Besuch war infolge der Ferien mittelmäßig. Die Umsätze hielten sich in bescheidenen Grenzen; die Stimmung war freundlicher.

14. August 1924:

Wie zu erwarten war, hat sich der Besuch mäßig gestaltet. Eine durchgreifende Belebung wird erst wieder zu erwarten sein, wenn die Londoner Verhandlungen zu Ende geführt sind. Der Umfang der Geschäfte an der heutigen Börse war unerheblich.

21. August 1924:

Besuch war gut, Stimmung freundlich und fest, Umsätze zu steigenden Preisen zustande gekommen.

28. August 1924:

Stimmung fest bei abwartender Haltung. Besuch mäßig.

4. September 1924:

Der Besuch war stark. Die Stimmung ist anhaltend fest.

11. September 1924:

Besuch sehr gut. Tendenz behauptet. Kleinere Abschlüsse zu stetigen Preisen getätigt.

18. September 1924:

Die heutige Börse war gut besucht. Allgemeine Zurückhaltung, Umsätze geringfügig.

25. September 1924:

Besuch leidlich gut. Bei ermäßigten Preisen abwartende Haltung, weil für Oktober günstigere wirtschaftliche Verhältnisse erwartet werden.

2. Oktober 1924:

Besuch rege, Geschäft still.

9. Oktober 1924:

Besuch gut, die Lage unverändert.

16. Oktober 1924:

Stimmung etwas freundlicher, jedoch im allgemeinen abwartende Haltung.

23. Oktober 1924:

Besuch rege, Lage unverändert.

30. Oktober 1924:

Die heutige Schrottbörse tagte zum ersten Male in den Börsenräumen des Wilhelm-Marx-Hauses. Der Besuch war außerordentlich groß, die Stimmung fest bei geringer Abgabeneigung.

6. November 1924:

Verhältnismäßig gut besucht. Stimmung weiterhin abwartend und fest.

13. November 1924:

Die heutige Börse eröffnete in freundlicher Stimmung. Lebhafte Geschäftstätigkeit bei leicht nachgebenden Preisen. Abgabeneigung gering.

20. November 1924:

Bei behaupteter Tendenz abwartende Haltung.

27. November 1924:

Die Börse verkehrte in fester Stimmung bei abwartender Haltung.

4. Dezember 1924:

Die heutige Börse verkehrte in uneinheitlicher Stimmung. Nach geringeren Sorten herrschte stärkere Nachfrage.

11. Dezember 1924:

Stimmung fest, geringe Abgabeneigung.

18. Dezember 1924:

Die heutige Schrottbörse verkehrte in durchaus fester Stimmung. Größere Geschäfte kamen nicht zustande.

8. Januar 1925:

Leicht abgeschwächt; keine Abgabeneigung zu weichenden Preisen.

15. Januar 1925:

Nach der rückläufigen Preisbewegung der letzten Wochen war heute an der Schrottbörse wieder eine festere Tendenz festzustellen. Zu den gebesserten Preisen waren größere Umsätze zu verzeichnen.

22. Januar 1925:

Belebteres Geschäft. Die zu bisherigen Preisen angebotenen Mengen fanden glatte Aufnahme.

29. Januar 1925:

An der heutigen Schrottbörse war die Lage unverändert. Es wurden erhebliche Umsätze erzielt.

5. Februar 1925:

Die Börse verkehrte in abwartender Haltung.

12. Februar 1925:

Bei mäßigem Besuch abwartende Haltung. Immerhin wurden einige Umsätze erzielt.

19. Februar 1925:

Die heutige Schrottbörse verlief ruhig bei geringen Umsätzen.

26. Februar 1925:

Geschäftstätigkeit etwas freundlicher ohne nennenswerte Aenderung der Preise.

Lebenslauf.

Am 9. September 1895 wurde ich als Sohn des Postbeamten i. R. Gustav Uttecht und seiner Ehefrau Ulrike geb. Doebler in Kolberg geboren.

Meine ersten Schuljahre verbrachte ich auf der katholischen Volksschule dortselbst. Darauf besuchte ich bis zu Beginn des Krieges das Kolberger Realgymnasium, das ich am 7. Februar 1915 als Kriegsfreiwilliger mit dem Zeugnis der Reife verließ.

Ich trat in das Fußartillerie-Regt. Nr. 2, Swinemünde, ein und nahm an dem Feldzuge bis zu meiner Verwundung am 17. Dezember 1916 teil. Seitdem gehörte ich der Garnisonbatterie 16, Antwerpen bis zur Demobilmachung an.

Im Herbst 1919 begann ich an der Berliner Universität mein rechts- und staatswissenschaftliches Studium, das ich im Mai 1920 auf 2 Semester unterbrach, um mich an der Handelshochschule Berlin einschreiben zu lassen und der kaufmännischen Diplom-Prüfung zu unterziehen. Diese legte ich am 30. Juli 1921 ab.

Nach weiteren 3 Semestern an der Universität zu Berlin setzte ich meine Studien in Halle fort und bestand hier am 1. März 1926 die mündliche Doktorprüfung.

Meinen akademischen Lehrern, besonders Herrn Prof. Dr. Aubin schulde ich für die Anregungen zu meiner Arbeit aufrichtigen Dank.

Druck: Kolberger Tageblatt G. m. b. H.